loco revue

5/78

mensuel nº 394 - Mai 1978 / 42e année / Prix 9 F

394

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 5/78

c.f. réels	**274**	DB : 13 séries de locomotives électriques condamnées en 78
reportage	**278**	réseau Guerlédan
	279	Evry : inauguration de la ligne à voie étroite Decauville au cœur du parc St-Eutrope
recyclons-nous !	**284**	n'ignorez pas vos hauteurs...
le décor du réseau	**286**	le dépôt vapeur 4e partie : type Nord
électricité - électronique	**290**	commande sélective du pont tournant Jouef
test	**280**	les voitures DEV type U en acier inox et leurs reproductions en HO par Europolitrains (1e partie)
	298	le pont transbordeur Marklin mini-club
model shopping	**294**	France-Trains, Laluque, Lorraine-Vapeur, Marklin, Roco, Trix
le plan du mois au 1/87	**288**	locomotive électrique SNCF BB 9300
divers		la presse étrangère, nouvelles brèves, des livres et des revues, à travers les clubs (communiqués), petites annonces

COUVERTURE : Autorail à Polminhac (Cantal), ligne de Neussargues à Aurillac.
cliché Bonnafous

FERPRESS

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Lavie, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous Tél.- (97) 24.01.65.

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibllothèques de gare et les aérogares. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :
France : 9,- F autres pays : 10,- FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 86,- F autres pays : 98,- FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles. Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

tribune

" Halle "

Comme tout le monde en France en ce moment, nous montons la référence 1022 de notre grande firme nationale, la "Halle à marchandises". Nous goûtons ces instants faits de petits bonheurs qui se suivent, comme les pièces qui s'emboîtent parfaitement, la colle qui coule juste là où il faut, la peinture qui ne déborde pas sur la pièce voisine... Bref : on crée. On croit créer, plutôt, car si on "fait" quelque chose, ce "faire" n'est rien d'autre qu'un assemblage de choses déjà faites. Quand même : ce tas de pièces ressemblant à une villa de Floride un lendemain de tornade deviendra bien, grâce à nous (et à la notice de montage !) une belle halle bien ferroviaire comme les amateurs en souhaitaient depuis longtemps, et à l'échelle, ma chère !

Alors : vive la halle ? Vive la halle.

Mais l'objet de cette tribune n'est pas inspiré par la halle, mais par un petit "Nota bene" de la notice de montage. Il y est dit ceci : "Le rail (non fourni) qui se glisse dans le logement du socle constitue toujours une voie de garage".

Pour le lecteur de Loco-Revue que nous sommes, la voie desservant cette halle sera, nous pensons, une des voies de service de la gare qui, à l'écart des autres, permettra la création d'une cour dite de "débord" où viendront les camions des clients du rail pour chercher les marchandises légères entreposées à l'abri dans la halle. Il nous semblait que ceci était l'évidence même... Méfions-nous des évidences et "Jouef", qui connaît le grand public, le sait encore mieux que nous : si nous voulons amener le grand public à jouer au train, à être des nôtres, n'hésitons pas à aller le chercher là où il est, au delà de *notre* rempart naturel que sont *nos* évidences.

Rêvons un peu... Imaginons ce réseau où la halle se trouve à cheval sur une des voies de grande ligne. D'abord elle ne peut guère être ailleurs, puisque, pour le grand public, il ne peut y avoir que des grandes lignes sur un réseau : même un simple ovale de voie est déjà LA grande ligne où fonce le "Capitole" à 200 kmh. Nous imaginons donc volontiers le double ovale de voie (la grande ligne à deux voies) ou deux halles sont placées côte à côte et où se croisent, à 200 kmh, deux "Capitole" !!! Imaginez, en réalité, le tourbillon de colis divers enlevés à l'intérieur du bâtiment jusque dans la charpente du toit !!! 400 kmh de vitesses ajoutées faisant tournoyer les poules dans les cageots, les colis postaux et les œufs frais du jour... Et puis, sur ce réseau, certainement les voies doivent traitreusement se recouper à la sortie des halles grace à un croisement qui fait passer la voie de droite à gauche, et vice-versa : une belle "chicane" genre circuit pour autos miniature avec de beaux déraillements à la clé. Imaginons aussi la composition des trains ; nous proposons en tête une motrice banlieue inox "Z 5100" suivie d'un wagon de marchandises "Kronenbourg", d'un plat à boggies, d'un "Grill-Express", d'une citerne sur boggies type grande longueur, d'un sur-baissé avec l'inévitable tracteur, d'une voiture banlieue à deux niveaux, et d'un petit fourgon court pour trains de marchandises "à cause des lumières".

Nous rêvons... à pleins tubes, non ? Eh bien, pas tellement, car si l'affaire des halles est imaginée et exagérée (et n'étonnerait pas tellement chez "Jouef"), la composition du train, entendez-vous, nous l'avons constatée un jour chez des voisins qui avaient fièrement monté un petit réseau. Nous n'avons rien dit, pour ne pas décourager cette saine fermentation d'un modélisme naissant, et ces gens étaient heureux. Alors...

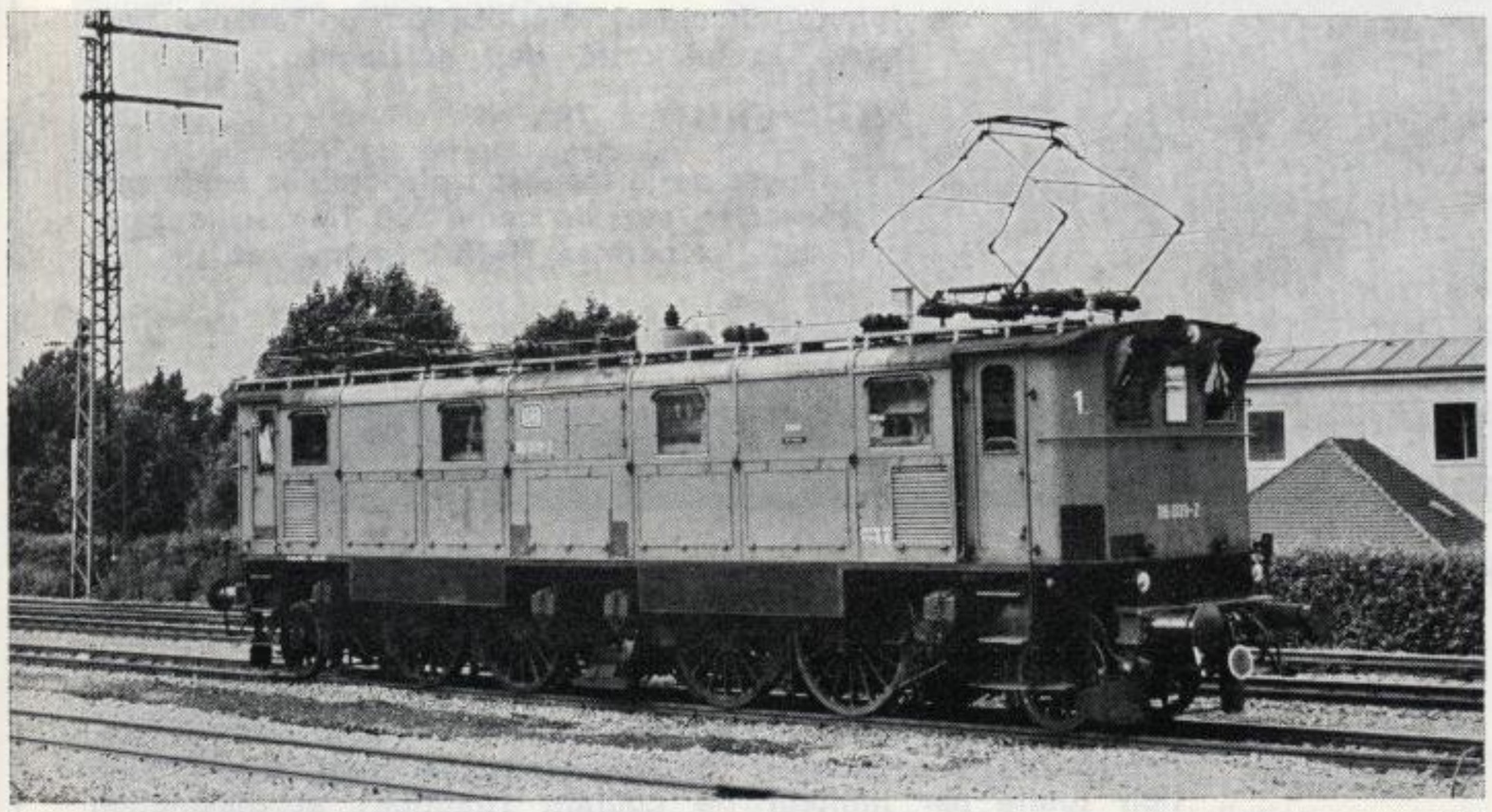
Suggérons à "Jouef" le "Nota-bene" suivant :

"Dans la vie, il faut choisir : être, comme le disait le philosophe, un cochon satisfait ou Socrate malheureux. Si vous placez votre halle sur la grande voie, vous êtes dans le premier cas. Si vous ne savez où placer cette halle, vous devenez Socrate et votre inquiétude sera féconde. Lisez alors Loco-Revue qui vous montrera la voie (celle de la sagesse et... de garage). Si vous la situez sans hésiter sur une voie de garage : vous êtes déjà Socrate. D'écrivez-vite votre réseau dans Loco-Revue pour que tous les autres en profitent et partagent votre sagesse".

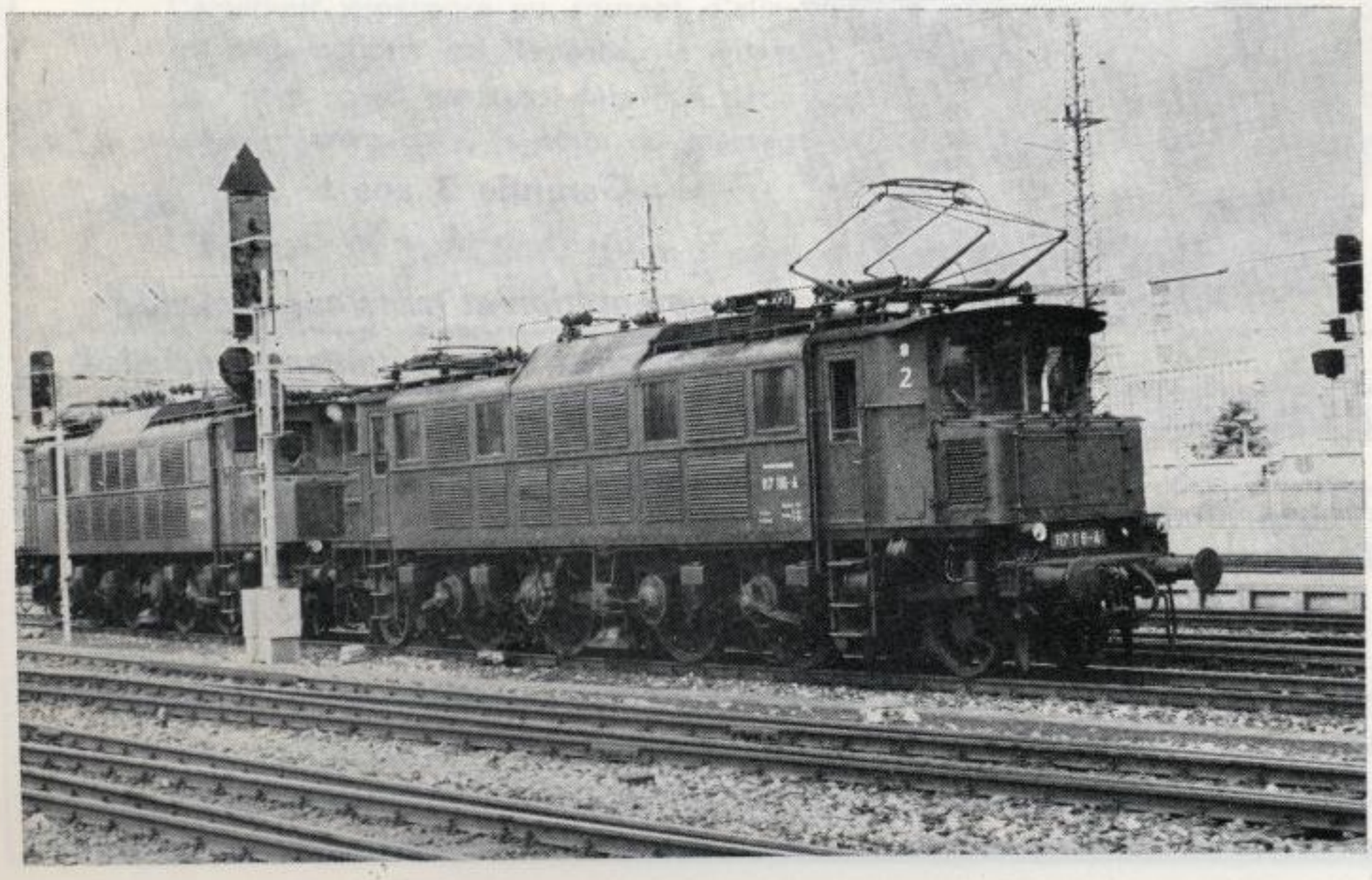
C. Lamming.

13 séries de locomotives électriques condamnées en 78

w. goy
(traduction b. jamin)



1 goy



2 goy

Les ultimes « Dampflok » venaient à peine de jeter leur dernier feu que la DB prenait la décision de rajeunir le parc des engins moteurs en éliminant très rapidement 13 séries de locomotives électriques anciennes. Leur histoire remonte, à une exception près, à la période d'avant-guerre, les deux locomotives les plus vétustes ayant été construites avant la première guerre mondiale !

Pour cinq séries de motrices électriques pour trains rapides et express, la radiation interviendra au plus tard fin mai 1978.

C'est tout d'abord la série 116 (1D1 de 1926) qui remonte à la période de la « Bayerische Staatseisenbahn » et dont chaque essieu fut doté, pour la première fois, d'un moteur de traction, qui sera touchée.

Puis, ce seront les premières machines unifiées de la DR séries 104 (1C1 de 1933) et 117 (1D1 de 1928) qui seront garées définitivement ainsi d'ailleurs que les séries de faible effectif 119-01 et 02, 119-11 et 12 construites en 1939-40 pour assurer les liaisons rapides München-Berlin.

Les cinq prototypes 110 (110-001 à 005), tous de conception différente, ne seront pas non plus épargnés, bien qu'ils constituassent après la guerre le début de la nouvelle génération de locomotives électriques (110, 140, 141, etc.).

Comme pour les machines anciennes, leur maintenance est devenue trop onéreuse, et la DB préfère venir en aide à l'économie allemande en commandant des locomotives neuves.

Pour toutes ces séries, les dépôts d'attache ne se procureront plus de pièces de rechange, ne remplaceront plus les composants principaux, et ne procéderont plus à des opérations de révi-

sion visant à en prolonger l'usage. Dès le prochain incident sérieux, ces engins seront radiés.

Les mêmes dispositions ont été prises pour les séries de locomotives de manœuvres équipées de bielles d'accouplement et faux essieux 160 (1C de 1927) et 163 (C de 1935-37).

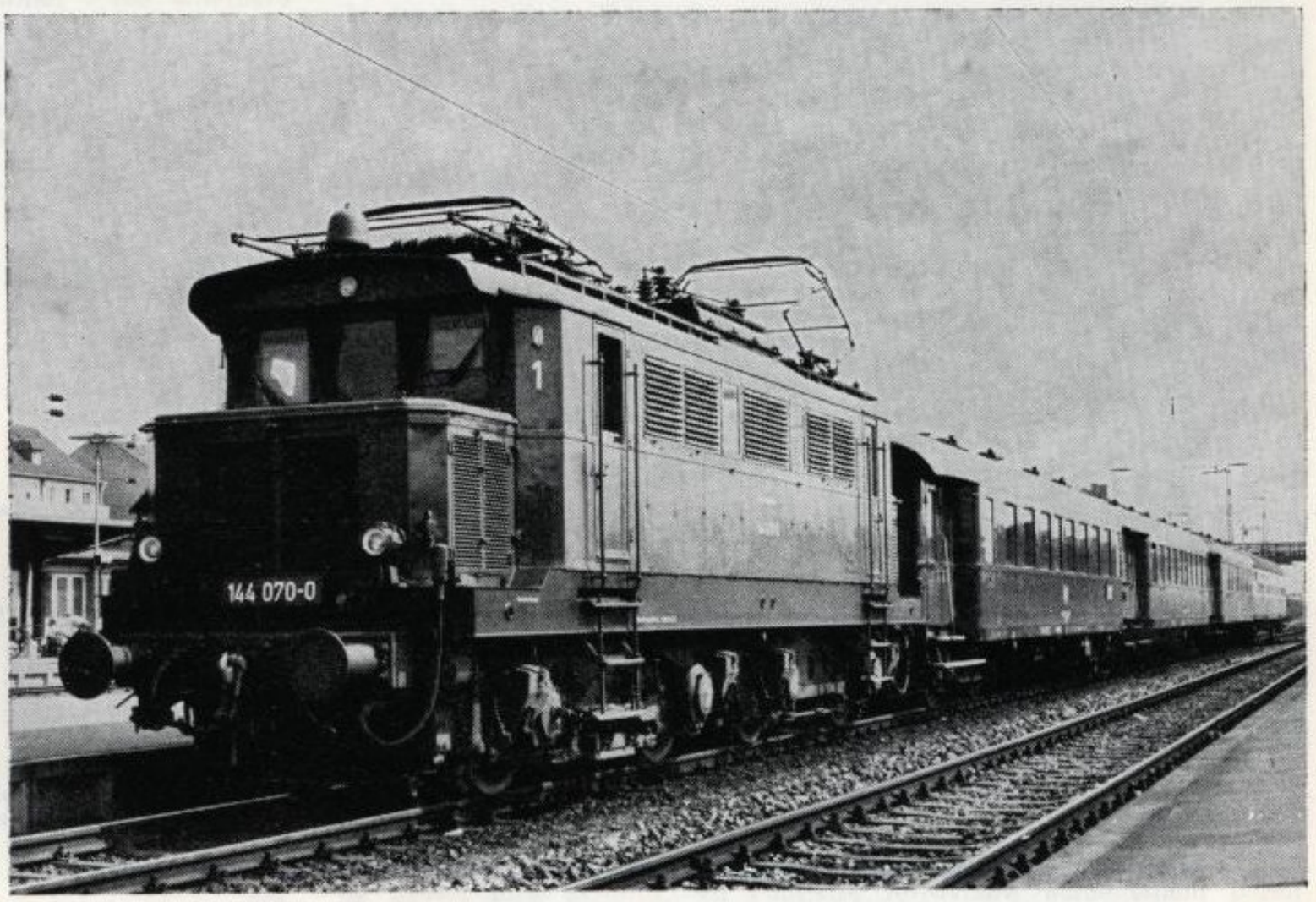
La série 169 comporte les machines les plus anciennes de la DB (type B de 1909-12, reconstruit en 1954). Elle cessera de circuler sur la ligne Murnau-Oberammergau très prochainement.

Les machines pour trains de marchandises de la série 193 (CC de 1933-37), dont l'activité s'est depuis longtemps concentrée dans la région de Stuttgart seront également amorties.

Tandis que l'effectif de ces séries est, en général, inférieur à 10 machines, celui des 118 (1D1 de 1935) compte encore 40 machines.

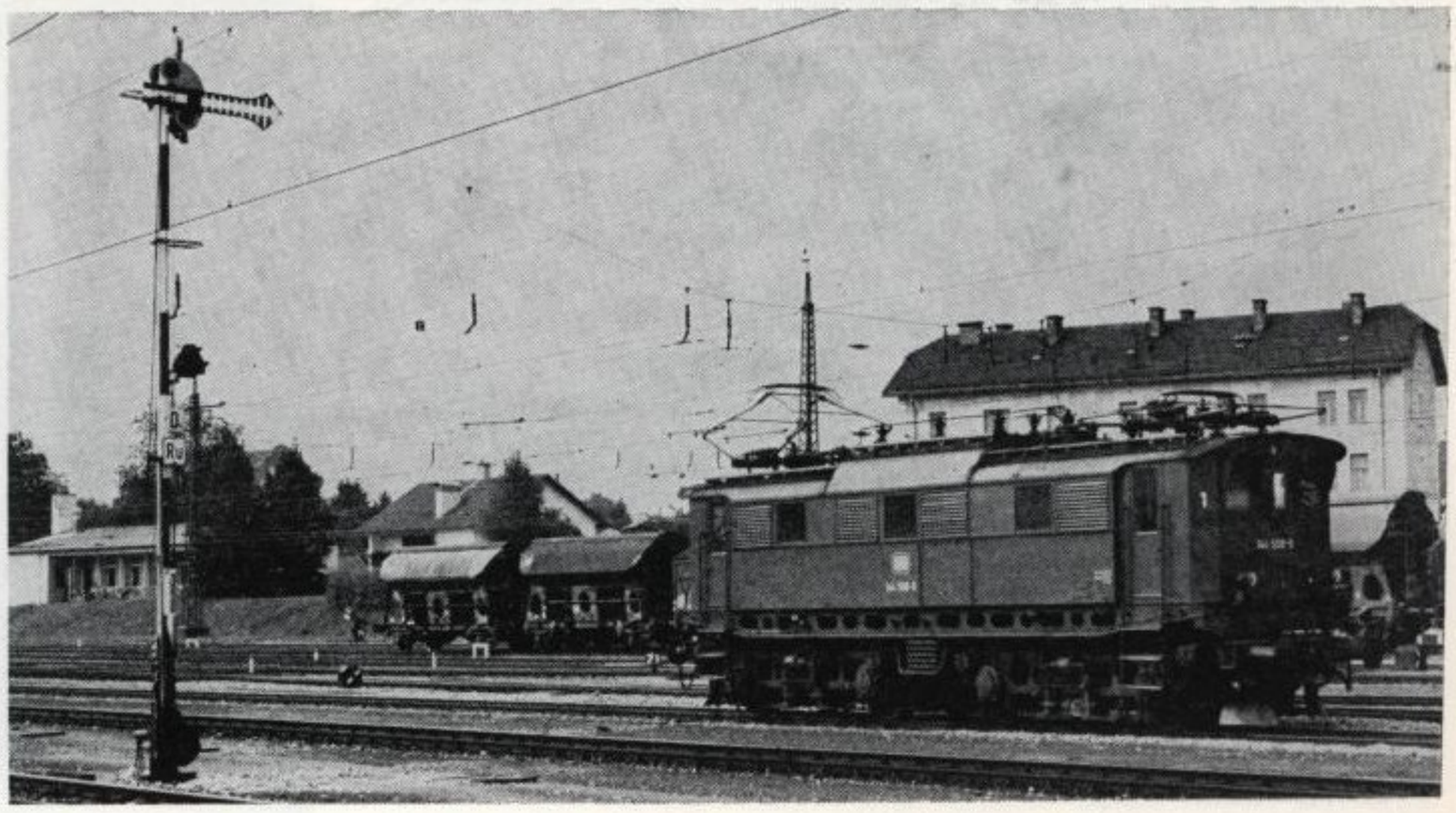
Les séries 144 et 145, BB polyvalentes de 1931-34 et les machines pour trains de marchandises lourds, série 194, atteignent près de 120 engins. Ces locomotives seront retirées progressivement du service dans les prochaines années

3 goy



4 goy

5 goy



1 Locomotive 116.009 ex-DRG E 16-09 (1926/27), série 001 à 017 DB, au dépôt de Freilassing.

2 Locomotives unifiées 117.108 et 117.116 (1928) de la DB, ex-DRG E 17-116.

3 Locomotive 118.013 de la DB au dépôt de Würzburg, ex-DRG E 18-13, type modernisé dérivé des E 17.

4 Locomotive 144.070, série 002 à 189 de la DB, ex-DRG E 44-70 (1932).

5 Locomotive 144.508, série 506 à 509, de la DB, ex-DRG (1934), au dépôt de Freilassing.

6 goy

et serviront alors à l'approvisionnement en pièces de rechange des machines encore en service. Il n'y a que la série 194 pour laquelle le maintien en service est prévu jusqu'en 1985. Ces machines, seules survivantes de l'époque d'après-guerre, auront totalement disparu en 1990 des effectifs de la DB.

Actuellement, les chemins de fer allemands ne font plus construire que deux séries de machines électriques conventionnelles : pour les trains rapides, la série 111, et pour les trains lourds de marchandises, la série 151.

Dans deux ans, la série 120 représentera une génération toute nouvelle : celle des motrices à moteurs triphasés et à redresseurs électroniques. Elles pourront tracter tous les types de trains et remplacer certaines locomotives construites dans l'immédiat après guerre.

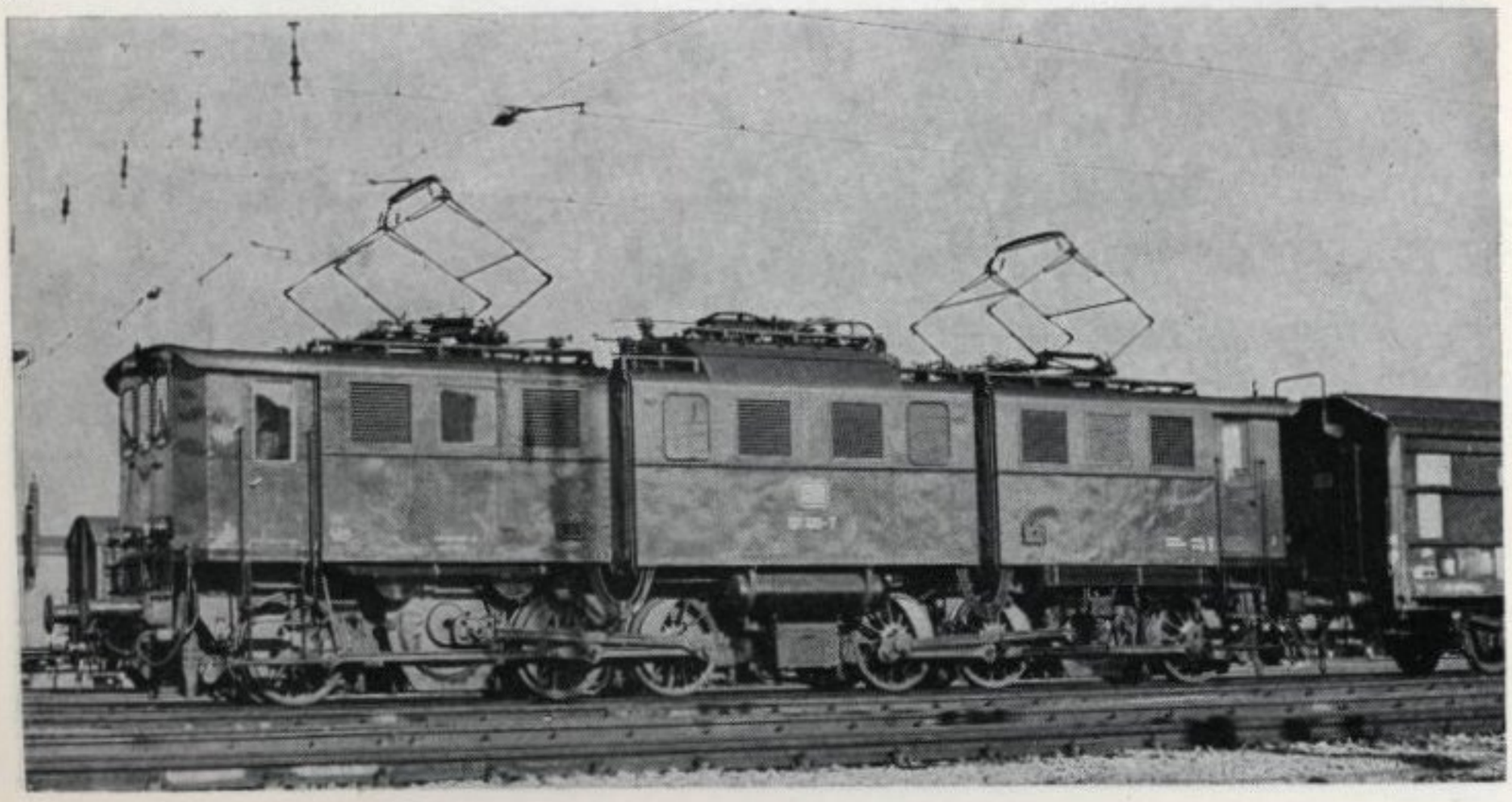
7 goy

6 Puissante CC 194.562 de la DB, ex-DRG (1940), en gare de Schweinfurt.

7 Par opposition, une moderne BB 181.211 entrant en gare de Forbach - SNCF (type mis en service en 1968).

8 Locomotive articulée 191.100 de la DB, série 095 à 106 (DRG 1929), ex-Schlesische Gebirgsbahn E 91-100, sur la ligne Munich - Laim.

8 goy



L'enthousiasme des modélistes allemands pour les vétérans.

Les séries anciennes de locomotives électriques de la D.B. ont fait l'objet, ces dernières années, de nombreuses reproductions à l'échelle HO.

Nous ne citerons que les trois marques les plus connues des amateurs :

- **ROCO : 116, 118, 144, 144-5, 160, 169 et 191**
- **MARKLIN : 104**
- **FLEISCHMANN : 132, 169, 144.**

L'échelle N semble prendre à son tour le pas du HO avec la sortie récente de la 144-5 de ROCO.

J.H.L.

LA PRESSE ETRANGERE

clive lamming

Railway Modeller

La meilleure et la plus lue des revues anglaises est toujours pleine de belles grandes photographies de réseaux, photographies qui, grâce à un équipement et une expérience photographiques exceptionnelles peuvent, sur une pleine page, représenter une gare entière avec netteté. Pour mars 1978, retenons « Eastwood Junction » en « OO » avec un décor utilisant astucieusement des éléments du commerce combinés avec des chefs-d'œuvre personnels en carton, et avec un tracé « tour de pièce » permettant de loger au mieux les voies multiples d'un réseau de type urbain, sans surcharge. Notons que les Anglais se mettent à l'électronique (il y en a quatre pages), et notons surtout les impressionnants bâtiments de type rural construits pierre à pierre et planche à planche par Allan Downes dont la série d'articles sur ce thème est un record dans le genre. Pour ceux qui ne peuvent s'offrir un tour, un petit article montre comment s'en faire un avec une petite perceuse à main, un étau et un support en bois. Pour avril, toujours des réseaux et de belles photographies dont de nombreuses en couleurs et à grand format : les amateurs français peuvent réellement y puiser des idées pour des réseaux axés sur nos anciennes compagnies, comme avec le réseau « Heckmondwike » en « EM » (écartement 18,83 mm) avec sa signalisation LMS ancienne exacte, y compris jusque dans le code des sonneries des cloches, son matériel exact : bref, de quoi susciter une recherche similaire en PO ou en PLM à la même époque !

Abonnement : 90 F. LR ne distribue pas cette revue au numéro.

Model Railroader

A notre humble avis toujours la meilleure revue du monde..., cette revue américaine propose à chaque numéro un festival de vues en couleurs de réseaux qui, si les lecteurs de « Loco-Revue » en faisaient autant d'après des prototypes SNCF ou anciennes compagnies, permettraient à notre revue d'être encore meilleure que Model Railroader... Le « Mohawk et Hudson RR » tient dans une table de verre puisqu'il est en « N », quant au « Belmont Shore Railroad Club «, son réseau est gigantesque mais en « N » aussi. Les « Trackside photos » (photos prises au bord de la voie sur des réseaux divers) sont toujours aussi merveilleuses tant par la qualité technique des photographies que par celle des réseaux, et il y a toujours une abondance de bâtiments industriels dont les plans détaillés permettent une réalisation sans problèmes pour des amateurs de tous pays. Retenons aussi un réseau de club, celui de Pasadena en « HO » qui fut la vedette d'un film et qui a mérité ce rôle grâce à son décor très réussi, et le réseau en « N » d'une petite fille de 9 ans, réseau très prometteur et dont le niveau de réalisme du décor vaut bien celui d'amateurs ayant atteint l'âge de raison, ou même un âge canonique !

Miniaturbahnen

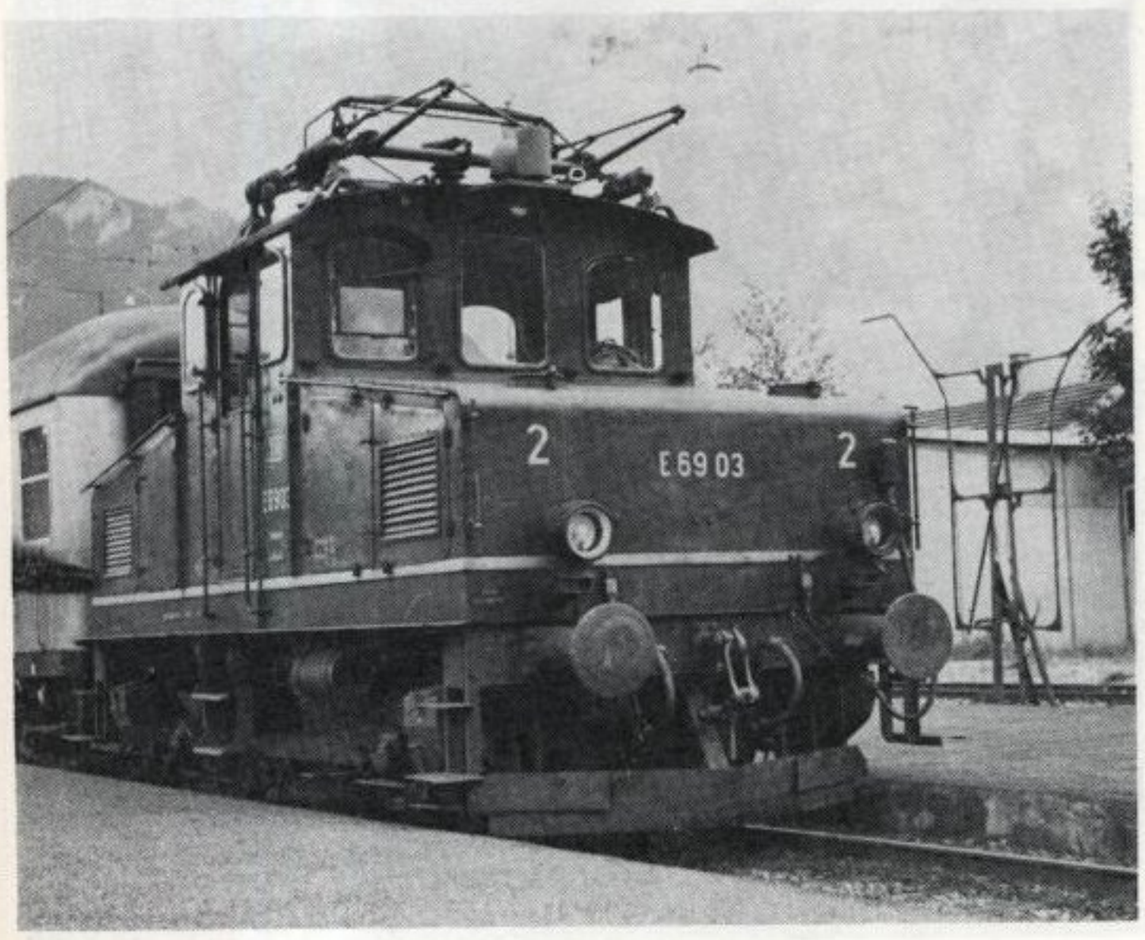
Pour février, nous avons retenu un attelage magnétique... pour le couplage des câbles de raccordement pour l'éclairage des rames ! (Donc, rien à voir avec l'attelage JC...) Nous avons aussi retenu comment faire la magnifique grille qui manque à votre château (en HO pour le moins) ; contemplé de belles photographies d'un réseau de l'Allemagne de l'Est au décor très riche, surtout par la qualité de la reproduction de la végétation ; étudié une commande des aiguillages par moteur garantissant des mouvements très doux ; admiré un réseau étagère en « N » de M. Hermann Menzel au décor d'un réalisme rarement atteint à cette échelle et au tracé très simple et très exact ; étudié un plan de réseau en forme de L pour le « N » avec une très belle gare en courbe à grand rayon ; et songé à ce que donnerait un système de plots pour le trois rails, proposé, parmi tant d'autres choses, dans ce très riche numéro de février. Le numéro de mars est consacré à Nuremberg (première partie) avec de très nombreuses photos.

S'adresser à Miba Verlag, Spittlertorgraben 39, D 8500 Nürnberg.

nouvelles brèves...

La 169 003 une des plus anciennes locomotives électriques de la DB a repris du service !

goy



RETOUR DE LA VOIE DE GARAGE.

La loco 169 003-1 de nouveau en service à Murnau.

Pour une panne de moteur, la deuxième loco la plus ancienne de la Bundesbahn, la 169 003-I, qui était en service sur la ligne Murnau-Oberammergau, a dû être remisée au printemps. Il semblait que ce devait être définitif. Vu l'activité ferroviaire actuellement plutôt calme et l'utilisation insuffisante du parc des engins moteurs personne n'aurait osé parier que cette loco de fabrication ancienne reprendrait du service. La surprise pour les nombreux fanatiques d'anciennes locos électriques fut donc d'autant plus grande de constater que la 169 003 était brusquement de nouveau là. C'est la 169 004-9 qui à sa place « sera feraillée », un de ses moteurs ayant été remonté sur le chassis de la 003 plus âgée mais beaucoup mieux conservée. C'est ainsi que les deux plus anciennes locomotives de la Bundesbahn, les 169 002-3 de 1909 et 169 003-1 de 1912 roulent de nouveau régulièrement sur le parcours extrêmement pittoresque de Murnau à Oberammergau, dans les Préalpes.

Wolfgang GOY

BB 7200 : ESSAIS A 200 KM/H EN SERVICE COMMERCIAL.

Nous avons mentionné dans notre test du modèle Roco de la BB 7201 (L.R. 389), que cette nouvelle série de locomotives électriques fonctionnant sous courant continu à 1,5 kV a une vitesse maximale de définition de 180 km/h, limitée à 160 km/h en service commercial. Afin de réaliser différentes investigations, la BB 7233 du dépôt de Villeneuve-Saint-Georges a été engagée, fin 1977, sur le réseau sud-ouest, dans plusieurs marches commerciales Paris-Austerlitz ↔ Bordeaux-Saint-Jean, tracées « C 200 », assurées normalement par des puissantes CC 6500 (5 900 kW).

Bien que d'une puissance plus mesurée (4 600 kW), la BB 7233 a rempli fort honorablement cette tâche. Les rames utilisées étaient composées de voitures « grand confort » (reproduites par Jouef sous les réf. : 5341, 5342, 5343), et taraient plus de 500 tonnes.

Jehan Hubert LAVIE.

RESEAU GUERLEDAN

de notre correspondant j. le guen

1 Ir

nant et un faisceau de garage desservi par un pont secteur pivotant.

Quelques wagons de troisième classe, étincelants dans leur livrée rouge aux armes du réseau attendent déjà en gare et la première locomotive est arrivée le **6 mars à Mur-de-Bretagne : une « Gallo**ping Goose ».

POUR LA PETITE HISTOIRE

La société américaine « Colorado and Southern » exploitait un chemin de fer à voie étroite de trois pieds et assurait quelques liaisons postales. Les finances de l'entreprise n'étaient guère brillantes et il fallut une réalisation originale pour apporter à ce réseau une nouvelle jeunesse.

En effet en 1930, les ingénieurs de la « Colorado and Southern » eurent l'idée de mettre une vieille voiture, une « Pierce Arrow » (une équivalence de la Rolls Royce aux USA) sur un wagonnet. Cette curieuse réalisation eut très vite un grand succès et la compagnie modifia le prototype pour permettre le transport de touristes.

Le moteur de la voiture fut conservé et un car de ramassage scolaire remplaça le wagonnet. La particularité essentielle de cette curieuse machine était que la partie arrière se dandinait allègrement à la manière d'une « oie qui galope ». C'est cette particularité qui

EN DIRECT DU RESEAU DE GUERLEDAN
Du projet à la réalité...

Les travaux d'aménagement du petit chemin de fer de Guerlédan avancent bon train. La gare de Mur-de-Bretagne a rajeuni sous les coups de pinceaux et est parée à accueillir les futurs voyageurs.

Du côté de la voie, pas de retard ; les premiers aiguillages ont pris place après quelques modifications de dernière minute en atelier. Le premier passage à niveau non gardé est en place et quelques kilomètres de rails nous guident déjà vers Caurel, première étape du projet.

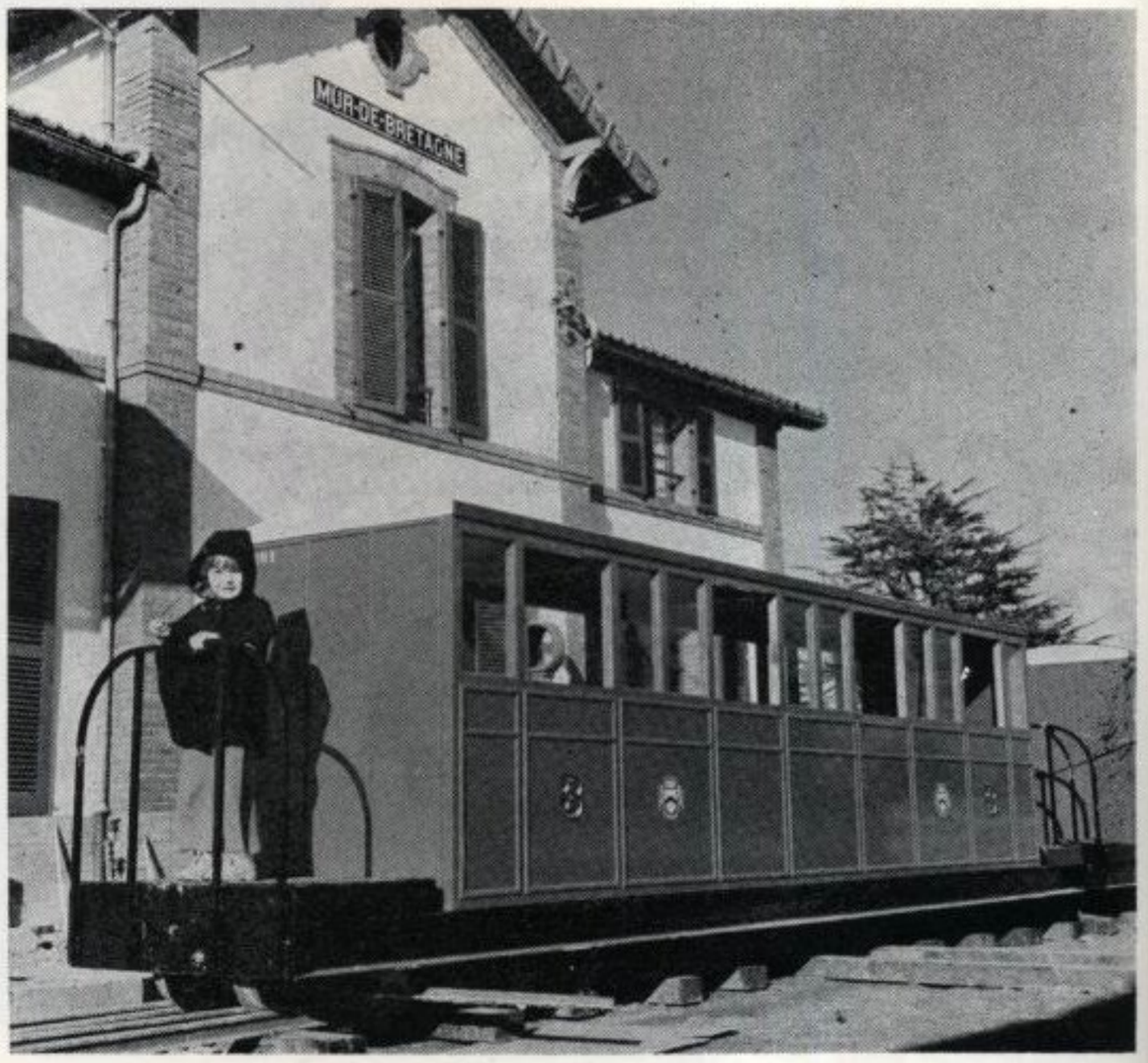
La gare terminus de Mur-de-Bretagne comportera un faisceau de cinq voies dont une de service et quatre à quai. Cependant étant donné que par mesure de sécurité les voitures ne peuvent être ouvertes que d'un côté, deux quais seulement sont desservis, la voie parallèle servant à la remise en tête de la loco.

Il y aura à Mur-de-Bretagne un dépôt complet avec remise carrée, pont tour-

1 Vue d'ensemble de la gare à Mur-de-Bretagne Les voies (écartement 380 mm) sont déjà posées à quai.

2

2 Une voiture voyageurs à plates-formes extrêmes et à bogies, de 16 places assises, aux armoiries de M. de Vries propriétaire et directeur du réseau de Guerlédan
Par mesure de sécurité, il n'y a des portières que d'un côté seulement des voitures.



Ir

lui valut donc son nom de « Galloping Goose ».

Plusieurs machines furent construites sur le même modèle et aux alentours de 1950, dix machines étaient en service. Elles ont actuellement rejoint divers musées.

LA « GALLOPING GOOSE » DU RÉSEAU DE GUERLÉDAN

C'est la fidèle reproduction du prototype à l'échelle 1/2.

La transmission à cardan de ce modèle permet également de conserver ce dandinement qui fut l'originalité du prototype.

Ce modèle circulera donc sur le réseau dès le mois de mai et assurera la traction des premiers trains en attendant l'arrivée des locomotives à vapeur...

Premier engin moteur du réseau : une reproduction à l'échelle 1/2 du curieux autorail "Galloping Goose", anciennement utilisé par le Colorado et Southern pour le service postal.

Ir

VILLE NOUVELLE D'EVRY

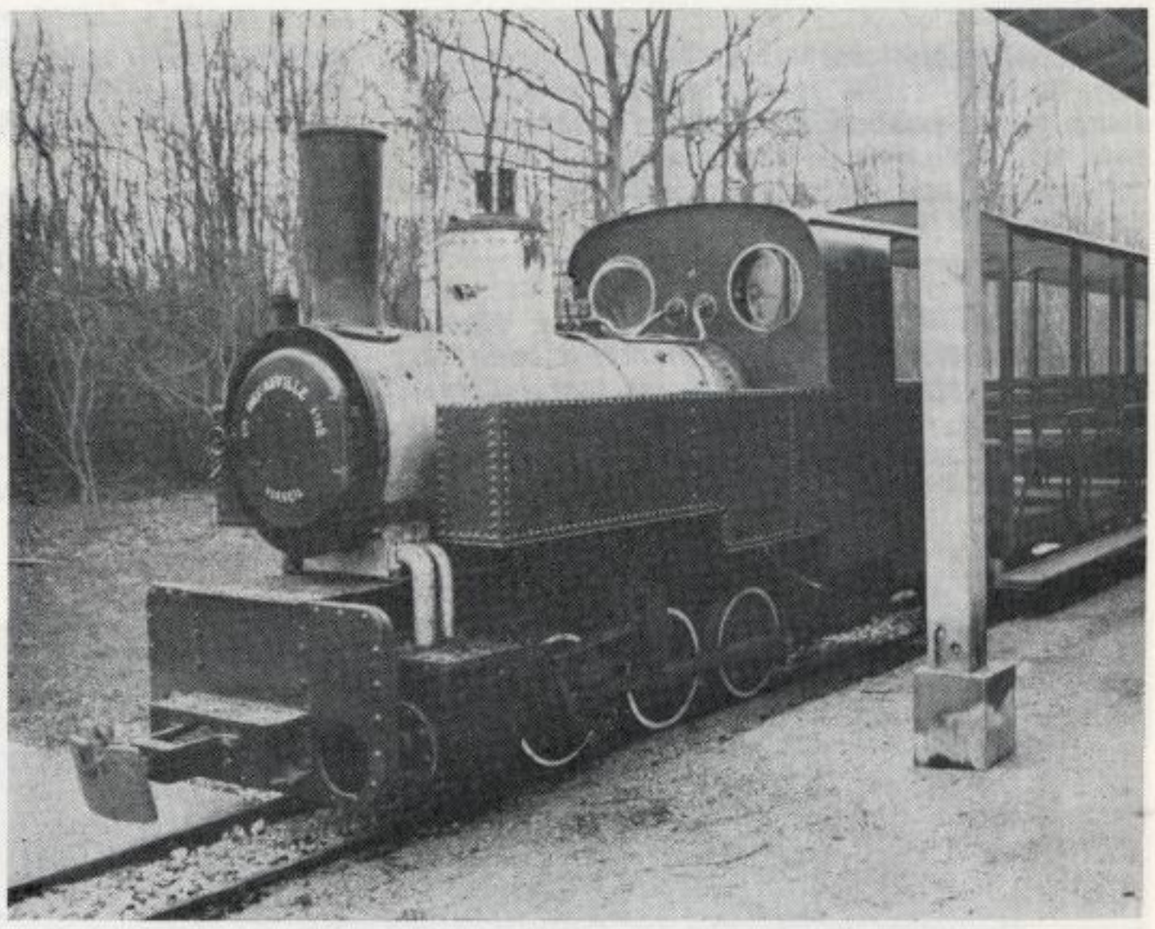
INAUGURATION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER A VOIE ETROITE « DECAUVILLE » AU CŒUR DU PARC DE SAINT-EUTROPE

Le jeudi 27 avril à 15 heures, l'Etablissement public d'aménagement, le Syndicat communautaire d'aménagement, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Eutrope (CFSE) inaugureront 2,5 km de voies étroites sur lesquelles circuleront les machines de collection de M. Guillemont, concessionnaire du CFSE.

Cet équipement de loisir original a évolué pour l'ensemble des invités au cours de l'après-midi sous la conduite de M. Guillemont et de son équipe technique complète.

L'ensemble des installations et aménagements du chemin de fer sera décrit dans un de nos prochains numéros.

CFSE



Locomotive Decauville type 030 de 10 t (1914) et sa rame de balladeuse du CFSE

FEDERATION FRANÇAISE DU MODELISME FERROVIAIRE CONGRÈS 1978

La FFMF fêtera son XXVe anniversaire à l'occasion de son congrès annuel 1978, organisé par le Club ferroviaire de Massy (Essonne), les 27 et 28 mai prochains.

Tournant dans l'histoire de la Fédération, ce XXVe congrès verra l'adoption des nouveaux statuts et du découpage régional, devant assurer une plus grande efficacité de la Fédération tant au niveau des clubs qu'au niveau international.

Le 28 mai, en liaison avec le club TGV 86 de Chatellerault, se tiendra le IIIe congrès des animateurs de clubs réunissant tous les animateurs de clubs pour des échanges sur les problèmes posés par le fonctionnement et l'organisation d'un club d'amateurs de chemins de fer.

A l'occasion du XXVe congrès, avec la collaboration de l'AVAMF de Villeneuve-Saint-Georges et dans le cadre des fêtes de Massy (26 mai - 18 juin) sont prévues les manifestations suivantes :

— Baptêmes de matériel RATP ;

— Présentation de matériel SNCF et RATP en gare de Massy-Palaiseau ;

— Importante exposition de la RATP et des constructeurs de modèles ;

— Festivités inédites.

Les participants aux congrès sont assurés de recevoir le meilleur accueil (hébergement, restauration) ; nous rappelons d'autre part que Massy est un important carrefour ferroviaire.

Un programme détaillé avec les conditions d'inscriptions vous sera envoyé contre enveloppe timbrée sur demande à :

D. ROLLAND, secrétariat Congrès, 8, allée de la Savoie, 91300 Massy. Tél. : 011-56-57.

les voitures DEV type U en acier inox

et leurs reproductions en HO par europolitrains

jehan-hubert lavie

Europolitrains est une jeune entreprise dont le nom a été rendu familier à nos lecteurs par la publication, depuis quelques mois dans nos colonnes, d'une annonce alléchante concernant une gamme importante de voitures « Inox ».

Le fondateur d'Europolitrains, Victor Weiss, n'est pas inconnu dans le monde modéliste, puisqu'il s'est déjà distingué, en tant qu'amateur, par la réalisation ou le superdétaillage de voitures voyageurs décrites dans la presse spécialisée.

La gravure des modèles a été confiée à René Collard dont la notoriété en ce domaine constitue un gage de travail sérieux.

Le programme actuel de la firme paraît d'emblée ambitieux, d'autant plus qu'il nous a été confié qu'une gamme de voitures UIC type Y pourrait voir le jour vers 1979/80, gamme au demeurant fort complète et colorée, puisqu'elle comprendrait toutes les séries UIC dans leurs différentes livrées, de l'A⁹ « Capitole » rouge aux B⁹c⁹x « bleu Wasteels » ou « gris/orange FTS ».

En réalité,

Origine du procédé de construction

La firme américaine G. Budd Mfg C° est la première à avoir utilisé l'acier inoxydable pour la construction du matériel roulant ferroviaire.

En France, les chemins de fer de l'Etat innovèrent en 1937 ce procédé déjà bien implanté aux USA, en confiant aux établissements Carel-Fouché et C^ie, qui avaient acquis la licence des procédés Budd pour la France, la construction des caisses de 20 automotrices électriques doubles (Z 23 701 à 23 720).

Après la guerre, ces mêmes établissements construisirent la première rame de 6 voitures en acier **inoxydable sur** pneumatiques Michelin, livrée le 4 novembre 1948 pour la relation Paris-Strasbourg.

Les voitures DEV inox de la SNCF sont nées il y a 25 ans

En 1950, les exigences de plus en plus élevées de vitesse et de confort, justifiaient le remplacement du matériel utilisé alors sur les trains rapides, qui ne répondait plus aux aspirations de la clientèle.

La SNCF fit donc étudier de nouvelles voitures à caisse en acier inoxydable. La faible incidence du prix relativement élevé de l'acier adopté, vis-à-vis des économies de maintenance escomptées et du gain de poids (de 4 à 6 tonnes par véhicule), étaient des considérations séduisantes pour des voitures plus spécialement destinées à entrer dans la composition des trains de qualité. Les DEV inox s'apparentent fortement aux voitures DEV type U en acier doux dont les premières unités avaient été commandées au programme de 1946 (U46). Ce sont bien entendu les établissements Carel et Fouché Languepin (UCF) qui se chargèrent d'exécuter cette première commande et qui réalisèrent, jusqu'au programme 1970, l'ensemble de ces voitures.

Nous n'étudierons pas en détail les premiers types de 23,344 m (U50, U52, U54 et U55), ceux-ci n'ayant pas été traités par

Transphot Demoy

1 - Au centre de gérance du Landy, la voiture A9tjl, 51 87 19 80 085-7 DEV type U63, munie de construction des portes et bourrelets d'intercirculation UIC, des dossiers modifiés et des extrémités du battant de pavillon spécialement renforcées. Ce type de voiture est reproduit par Europolitrains sous la référence 14011.

Europolitrains. Disons simplement que les programmes de 1950 et 1952 comportaient des voitures de 1re, 1re/2e et 2e classes ; les programmes suivants ont été étudiés en tenant compte du régime des deux classes mis en application en août 1956 et qui nécessitait un apport supplémentaire de voitures de 1re classe.

Les voitures TEE A^8uj1 et A^5rujl sont les ex-A^8myfi 5021 à 5042 et A^5smyfi 5081 à 5083, 5086, modernisées en 1956 par les ateliers de Villeneuve-Voitures et équipées d'un dispositif collectif de climatisation par ligne de distribution de courant triphasé 600/220 V fourni par un fourgon générateur.

Le tableau ci-contre donne l'effectif des séries de chaque programme.

Une seconde génération de matériel : les types U de 25,094 m

Tandis que les dernières voitures de 23,344 m étaient commandées au programme de 1955, ce même programme comportait les premières voitures inox à caisse longue de 25,094 ($B^{10}j$) permettant la création de voitures à 10 compartiments de 2e classe au « pas » confortable de 1,926 m. Précisons d'ailleurs que le programme U 55 en acier doux comprenait également des véhicules de 23,344 m (B^{10}) et de 25,094 m (B^{10} c^{10}).

Les programmes 1956 et 1957 portèrent essentiellement sur l'acquisition de voitures destinées à entrer dans la composition des rames Paris-Tourcoing. Ces rames confortables, dotées d'un équipement performant pour l'époque, sonorisation « Bouyer », restauration à la place en 1re classe, téléphone, furent mises en service lors de l'électrification de l'artère Paris-Lille en 1959.

VOITURES DEV type U de 23,034 m en ACIER INOX

Programme	Série	Effectif	Observations	Modèle HO
U 50	A^8 j	32	dont 10 ex-A^3B^5 et 16 ex-B^8	Hornby
	A^5 rj	2	Bar ex-B^5 smyfi	
	A^6 Djl	2		Jouef (extrémités erronées) Hornby
U 52	A^8 j	22	dont 12 ex-B^8	
	A^5 rujl	2	Bar TEE (ex-Mistral)	
	A^5 rj	1	Bar	
U 53	A^8 j	14	TEE (ex-Mistral)	Jouef
	A^8 ujl	22	Bar	
	A^5 rj	1	Comp. fumoir.	
	A^7 xj	2	Bar TEE (ex-Mistral)	
	A^5 rujl	1		
U 54	A^8 j	40		
	A^7 xj	1	Comp. fumoir	
	A^5 rj	1	Bar	
U 55	A^5 rj	1	Bar	
	A^5 rujl	1	Bar TEE (ex-Mistral)	

Faisant suite aux A^9j de 1958, le programme 1959 ($B^{10}j$) clôturera la construction parallèle acier inox/acier doux DEV type U. Les voitures en acier doux seront dorénavant des UIC type Y ou DEV type USI.

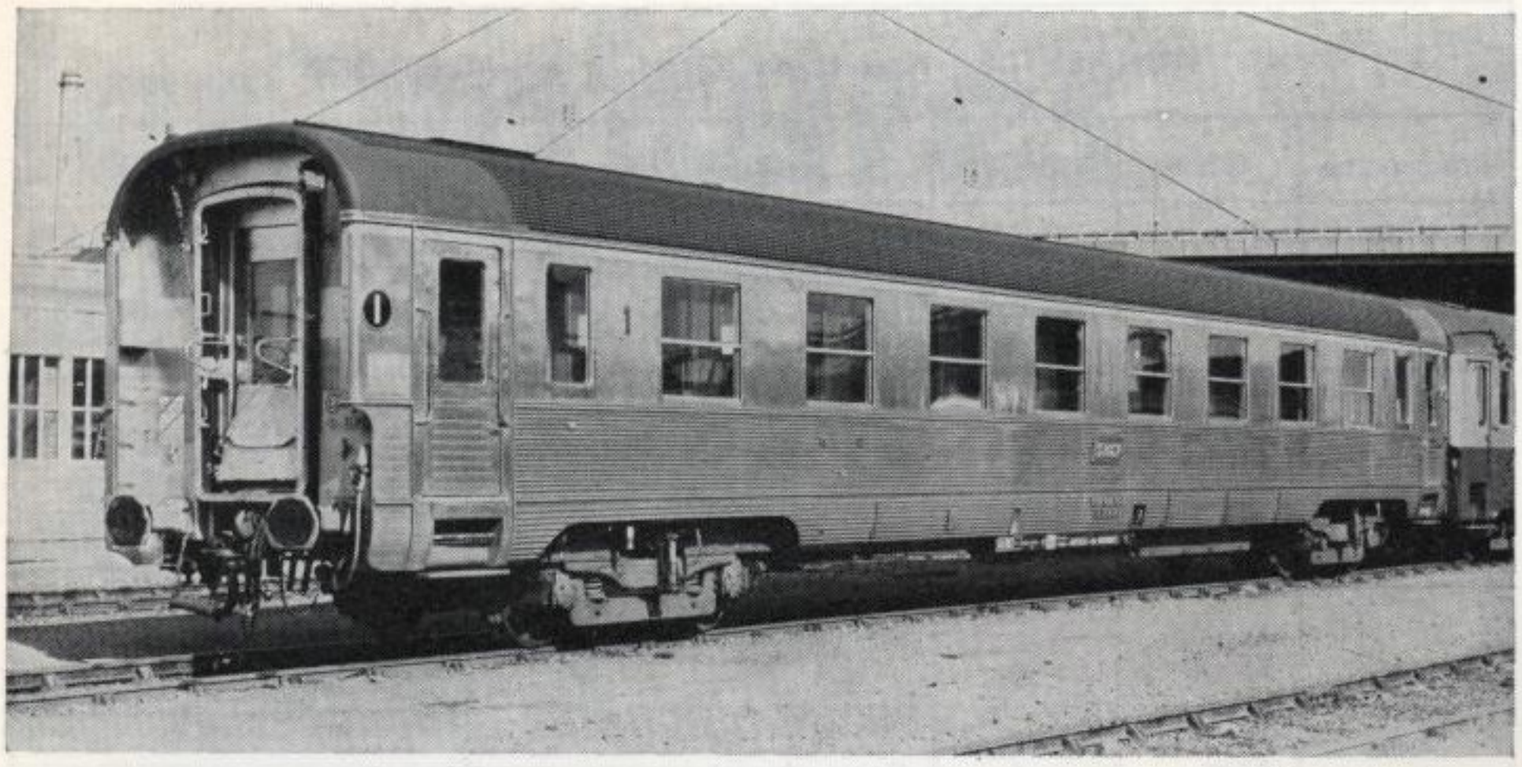
Les commandes de matériel « Inox » ne sont reprises qu'en 1963. Le schéma général DEV type U (dimensions, aspect) est conservé, mais de nombreuses modifications y ont été apportées, dont les plus marquantes sont la nouvelle forme des extrémités munies de bourrelets d'intercirculation et l'adoption de bogies Y 24 Z aptes à 160 km/h avec freins électro-pneumatiques haute puissance (HP + EP).

Ces voitures, dont l'acquisition a été répartie sur deux programmes (U 63 et U 64), sont toutes de 1re classe à couloir central, per-

VOITURES DEV type U de 25,094 m en ACIER INOX

Programme	Série	Numéros	Effectif	Affectation au 01-06-77	Bogies	Observations	Portes intercirculation	Référence Europolitrains
U 55	B^{10} jl	51 87 20 77 001 à 038	38	3-	Y20H, Y20Hd, Y24z		1/1 hublot	12001, 12002, 14001
U 56	A^9 jl	19 77/87 entre 005 et 023	14	2, 3-	Y20H, Y20Hd, Y24z		1/1 hublot	12011, 12012
	A^9 tjl	19 87 001 à 004	4	2-	Y20H		—	12301
	A^6 rtjl	84 87 301 à 304	4	2-	Y20H		—	12211
	A^5 rtjl	84 87 011 à 014	4	2-	Y20H	Cuisine	—	12201, 14201
	A^5 rjl	84 87 016 à 017	2	5-	Y20H, Y24z	Bar-Téléphone	—	
	B^9 jl *	29 70 201 à xxx	5	3-	Y24z	Bar	—	
		29 77 001 à xxx				ex-A^9 jl		
	B^{10} jl	20 87 039 à 045	7	3-	Y20H, Y20Hd, Y24z		—	
U 57	A^9 jl	19 87 entre 024 et 043	11	2, 3-	Y20Hd, Y24z, Y24A's		2/2 hublots	
	B^9 jl *	29 70 2xx à xxx	9	3-	Y24z		—	
		29 77 0xx à xxx				ex-A^9 jl		22001, 22002, 24001
	B^{10} jl	20 77 046 à 065	20	5-	Y20Hd, Y24z		—	
U 58	A^9 j	19 77/80/87 044 à 083	40	1, 3-	Y20Hd, Y24z		2/2 hublots	
U 59	B^{10} j	20 80 001 à 008	40	1-	Y20Hd, Y24z		2/2 hublots	
		20 87 066 à 097		4, 5-				14011
U 63	A^9 tjl	19 80 084 à 089	6	2-	Y24z		2/2 baies UIC	14101
	A^8 txjl	18 80 090 à 093	4	1-	Y24z		—	14301
	A^6 rtjl	84 87 305 à 308	4	2-	Y24z	Local restauration	—	14111
	A^3 Dtjl	81 80 511 à 514	4	1-	Y24z	Cuisine	—	
				3-	Y24z	Fourgon/local rest.	2/2 baies UIC	
U 64	A^9 tjl	19 87 094 à 096	3					
	A^8 txjl	18 87 097 à 102	6	5-	Y24z		—	
	A^6 rtjl	84 77 309 à 312	4	2, 3-	Y24z	Local restauration	—	14211
	A^5 rtjl	84 80/87 029 à 035	7	1-	Y24z	Cuisine	—	
U 69	A^9 tujl	19 70 111 à 118	8	2, 3-	Y26Pl	Bar	2/2 baies UIC	
U 70	A^9 tujl	19 70 119 à 138	20	1, 3, 4, 5-	Y26Pl		2/2 baies UIC	

* Au 01-03-78, 27 A^9 jl sont transformées en B^9 jl sur le réseau de l'Ouest.



Transphot Demoy

mettant la restauration à la place. Cette conception avait été dictée par l'état-major commercial de la SNCF qui misait, à l'époque, sur les trains de 1re classe à supplément, dits « Trains Drapeaux ».

Les 28 dernières voitures DEV, types U 69 et U 70, série A9tuji, ont été commandées dans un but bien défini : servir d'annexe aux voitures restaurants unifiées pour la restauration à la place en 1re classe. Elles sont munies d'un dispositif de climatisation puisant son énergie sur le groupe électrogène de la Vr auquel elles sont accouplées (les fenêtres sont déverrouillables lorsque la voiture n'est pas conditionnée).

Les bogies sont des Y 26 Pl avec freins électro-pneumatiques haute-puissance à semelles en matière composite et suspension pneumatique « Sumiride » (HP + EP + K + SP). Autorisées à 160 km/h, ces voitures sont limitées à 130 km/h lorsque la suspension pneumatique n'est pas en service.

2 - A8jl 51 87 18 87 769-0 DEV type U50 sur bogies Y24Z à Paris-Masséna. Ce type de voiture a été proposé par Hornby HO (sur bogies Y 20 D)

3 - **B10jl DEV type U55. Le modèle Europolitrains est du type U57 avec portes d'intercirculation à 2 vantaux.**

Les « Inox » aujourd'hui : une rénovation sensible du matériel existant.

Les bogies d'origine (Y 20 B, Y 20 D ou Y 16 E) des voitures DEV types U 50 à 55 (courts) ont été remplacés par des Y 24 Z avec freins électro-pneumatiques à haute puissance, la vitesse limite étant alors portée à 160 km/h.

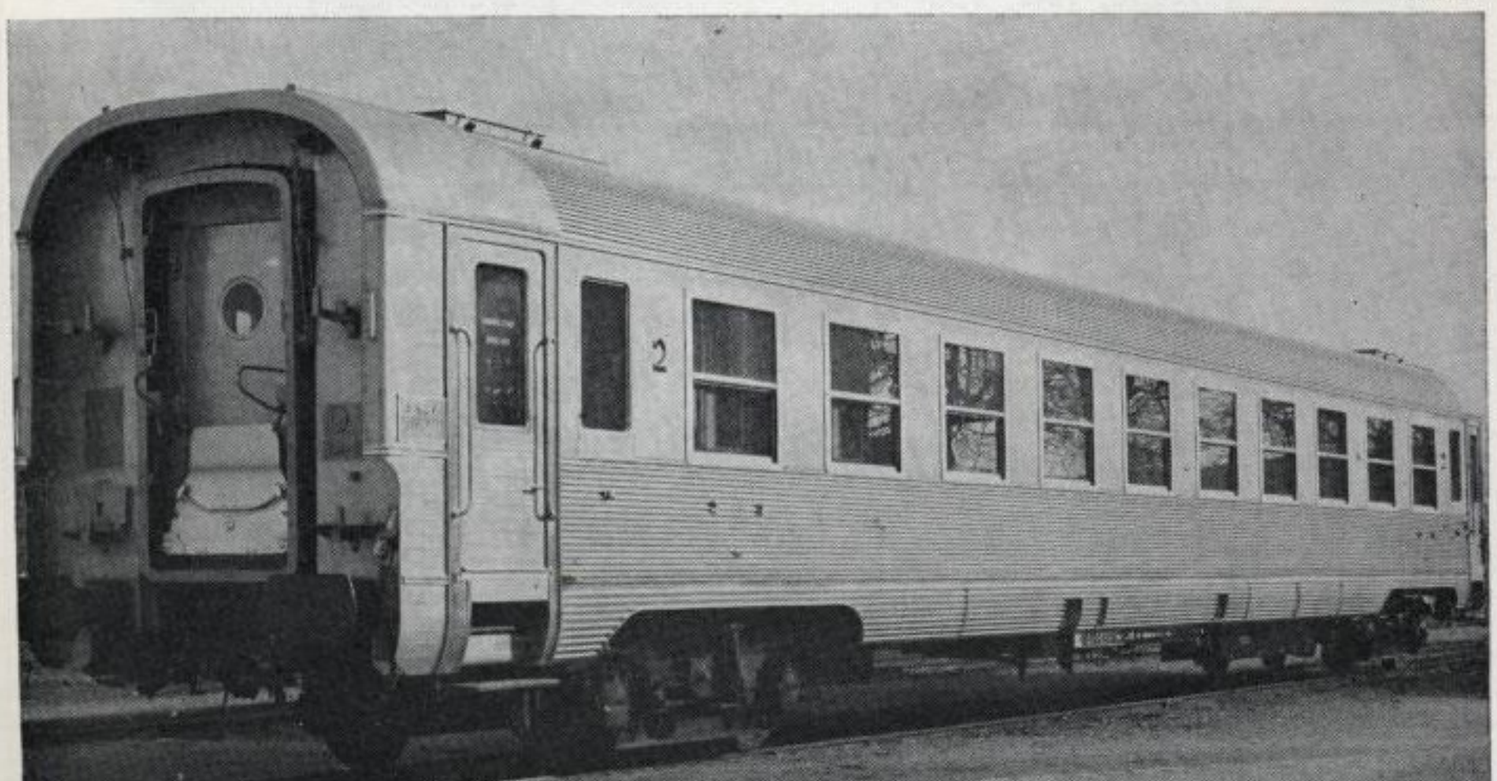
De même, les types « longs » U 55 à U 59 voient progressivement leurs bogies Y 20 d'origine échangés contre des Y 24 Z, au cours d'opérations de révision (NORIA).

L'ensemble du parc est donc actuellement autorisé à circuler à 160 km/h.

L'introduction massive, depuis 1975, des voitures corail et assimilées bouleverse profondément l'utilisation des voitures inox DEV type U. La SNCF ne pouvait ignorer ce potentiel, aussi a-t-elle décidé leur modernisation.

L'ambiance intérieure de ces véhicules est égayée par une atmosphère plus chaude et un design très actuel rend leur aspect plus attractif. La nouvelle livrée comprend un bandeau jaune en première classe, vert pistache en deuxième classe, chiffres de classe remplacés par des cartouches signalétiques type « Corail », portes d'accès blanc-cassé et d'intercirculation orange pavot. Cette nouvelle livrée n'est pas appliquée à toutes les voitures qui sortent de révision, car les différents ateliers concernés n'ont pas les mêmes stocks de peintures. Les B10j et B9j (ex-A9) reçoivent des nouveaux sièges à revêtement « tabac ». Les dix voitures A8txj1 sont d'ex-A9tj1 munies d'une soute à bagages et d'un local pour la restauration.

SNCF



Leurs programmes d'utilisation

Les voitures inox DEV types U 50 à 55 (courts) ont circulé sur toutes les régions. Suivant l'époque, on a pu les rencontrer sur un grand nombre de trains rapides désignés : à l'Est (l'Européen, l'Arbalète), au Nord (Flèche d'Or) à l'Ouest (Goëland, Armor, le Nantais, Maine-Océan), au Sud-Ouest (le Sud-Express, le Drapeau, l'Aunis, le Thermal-Express) et au Sud-Est (le Mistral, l'Aquilon).

Cette liste ne prétend pas être exhaustive, mais elle permet déjà à l'amateur de mesurer l'étendue du parc « traction » utilisable. Nous en profitons pour rappeler la composition du rapide première classe « le Thermal-Express » qui par sa faible longueur (2 voitures !) convient plus spécialement aux possesseurs de petits réseaux : tête au départ du Mont-Dore (1973) : BB 67300 - 1 A9 UIC 65 type Y (Jouef) - 1 A8j DEV type U 52 (Jouef) - 1 Dd2ai type Midi 27/29 modernisé 53/58.

En ce qui concerne les voitures longues (U 55 à U 70), les deux compositions suivantes caractérisent parfaitement la notion de « Trains Drapeaux », très en vogue lors de la mise en service de ces voitures.

Exemple de composition :

Région Nord

service d'été applicable au 31 mai 1970

Rapide 303 Paris-Nord (7 h 30) - Tourcoing (9 h 47) - C 160 *** tête au départ de Paris (rebroussement à Lille) :

3 A9j U 56 ou 57, 1 A5rtj U 56, 1 A9tj U 56 ou 63, 2 A6rtj U 56 ou 63, 1 A9tj U 56 ou 63, 1 Dd4s UIC 63.

Charge du train : 370 t

Type des machines :

BB 1600 de La Chapelle (Paris-Lille).

BB 66400 de Longueau (Lille-Tourcoing) ; avant l'arrivée des Diesel, la traction était assurée par des 2 242 TA de Fives.

L'ensemble du matériel remorqué est reproduit en HO, les voitures par Europolitrains, le fourgon par Jouef ou France-Trains.

Réseau de l'Ouest

Service d'été applicable au 3 juin 1973

Rapide 131 « l'Albatros », Paris Saint-Lazare (7 h 30 - Le Havre (9 h 15) C 160, catégorie ***.

Tête au départ de Paris.

1 A7D1 UIC 67 type Y, 6 A9jU 57, 1 A9tj1 U 64, 1 A6rtjl U 64, 2 A9j1 U 57.

Charge du train : 468 t, type de machine BB 16000 de La Chapelle.

L'ensemble du matériel remorqué est reproduit en HO, les « Inox » par Europolitrains, l'A7D par Jouef.

Cette composition est également applicable aux trains rapides désignés 133 « La Mouette » et 135 « La Frégate ». Ces trains sont surnommés « Les oiseaux » par les cheminots de l'Ouest-Normandie. Rappelons

que des A⁹j entraient déjà dans la composition des rapides Paris-Le Havre, tel l'illustre « 101 », à la fin de l'époque glorieuse des [3] 231 D et G.

Aujourd'hui, les « Inox » subissent un déclassement inéluctable. Elles sont fréquemment engagées par rame, dans des roulements de rapides supplémentaires de fin de semaine, ou de rapides temporaires. Elles commencent à apparaître aux trains de nuit, tel le rapide 313 « Ibéria » au départ de Paris-Austerlitz où des A⁸j et B¹⁰j circulent avec des voitures lits, couchettes et couchettes Wasteels (pour Madrid et Algesiras). De même, des voitures « Bar » A⁵rj et A⁵rtj sont utilisées dans des rames de matériel « tout venant ».

Les voitures Inox DEV type U en modèles réduits

En examinant le catalogue des différents constructeurs présents sur le marché vers 1960, on mesure l'impact considérable des voitures « Inox » de la SNCF auprès des amateurs de chemins de fer.

Partageant ce privilège avec la BB 9200, nous pouvons dire que peu de véhicules ferroviaires français ont suscité autant d'engouement de la part des fabricants européens : VB, SMCF, Gégé, Jouef, Hornby en France, Kit-Master en Angleterre, Lima (HO et N) en Italie, Märklin (HO) et Arnold (N) en RFA. Piko pour les pays de l'Est, chacun mettait un point d'honneur à posséder une voiture « Inox » SNCF dans sa gamme. Parmi toutes ces reproductions, aucune ne pouvait prétendre au titre de modèle véritable. L'A⁸j Hornby remporta longtemps les faveurs des modélistes, malgré sa longueur réduite de 8 mm et son gabarit étriqué. Jouef nous propose actuellement une A⁸j U 53 dont la longueur est exacte ; par contre, l'entraxe des pivots de bogies et certains détails ne sont pas conformes. Quant à l'A⁹j de Lima, trop courte, trop haute et mal gravée, ce n'est qu'un jouet qui ne peut prétendre, de ce fait, évoquer correctement le véhicule réel. Notons que Lima était, jusqu'à maintenant, le seul fabricant (avec autrefois Kit-Master) à présenter une version « 9 fenêtres », les autres fabricants ayant traité le type A⁸j (8 fenêtres).

Les modèles Europolitrains : profil et respect de l'échelle :

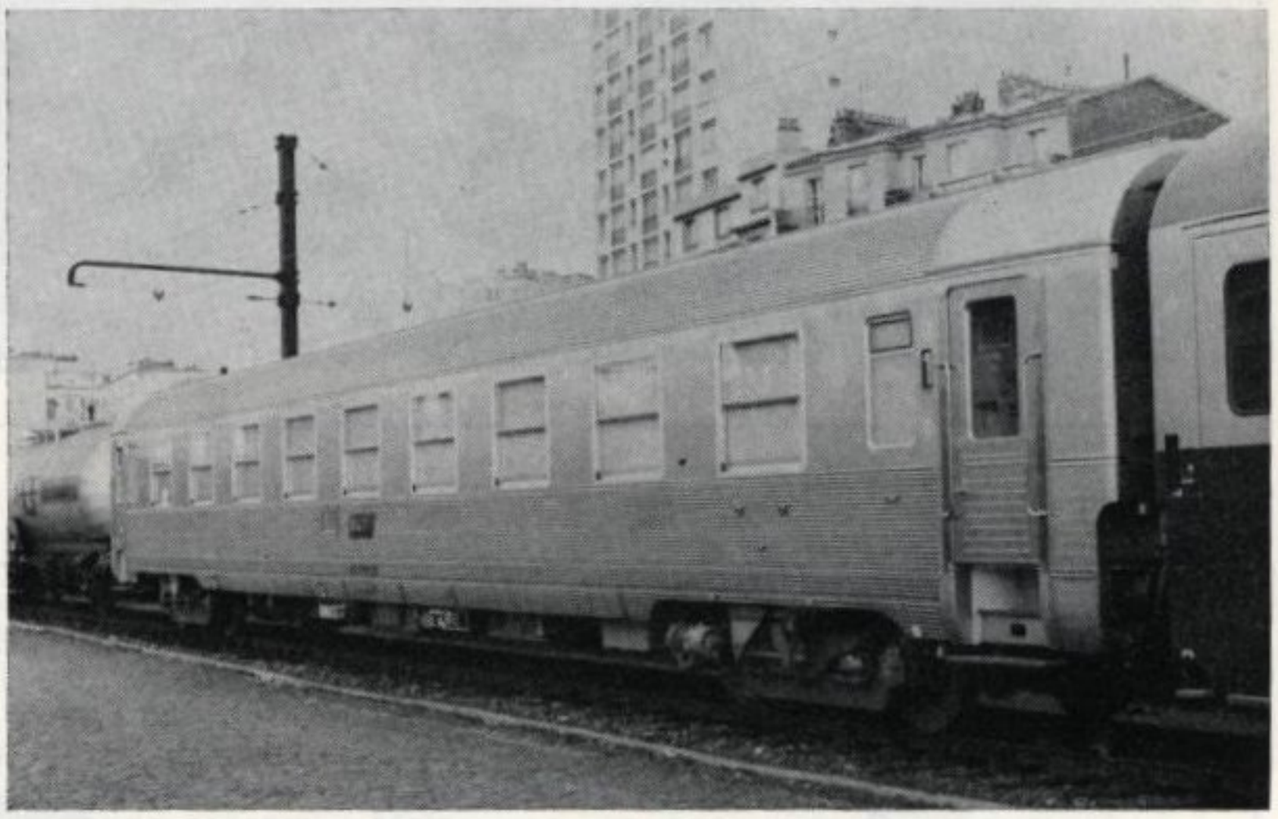
Le programme actuel d'Europolitrains est la réalisation d'une gamme complète de voitures inox DEV type U de 25,094 m, proposées en kit ou toutes montées. Les références sont nombreuses et nous avons préféré les regrouper au sein du tableau descriptif des véhicules réels, afin de faciliter la tâche d'identification aux amateurs. Cette politique de gamme très complète à partir d'un type original de matériel est d'ailleurs très caractéristique des productions artisanales françaises spécialisées (RMA - CPMR, France-Trains, Loco-Diffusion, CEMP).

Les modèles Europolitrains sont réalisés en polystyrène injecté très finement moulé. D'emblée, on est frappé par la faible épaisseur de la matière utilisée, donnant au toucher une impression de fragilité. En fait, différentes investigations nous ont prouvé que les voitures Europolitrains supportaient, sans problème, une utilisation intensive sur un réseau.

La gravure d'une voiture « Inox » n'est pas un travail aisé et saluons ici René Collard dont le talent a su, une fois de plus,

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

Voitures Inox - DEV type U	réelles	1/87	Europolitrains
Longueur hors tampons	25 094	288,43	291,47
Longueur de la caisse	24 696	283,87	283,99
Largeur de la caisse	2 885	33,16	34,11
Hauteur du pavillon au niveau du rail	3 893	44,74	47,19
Entraxe des pivots de bogies	17 000	195,40	197,98
Empattement des bogies Y20 ou Y24	2 300	26,43	26,50
Diamètre des roues	920	10,57	10,28
Distance dos à dos des flancs de roues	—	NEM 14,3 (+ 0,1)	14,34
Hauteur des boudins	—	NEM 1 (+ 0,1)	1,09
Dimensions des baies A⁹	964,5 × 1 141	11,08 × 13,11	11,08 × 13,10
B¹⁰	949 × 1 130	10,90 × 12,98	10,87 × 12,96
Masse en ordre de marche	de 33 à 44 t	—	de 127 à 133 g



lavie

4 - **A9tujl DEV type U69 en gare de Paris - Vaugirard, chantier du plateau de Vouillé. Ces voitures climatisées, équipées d'une suspension pneumatique, constituent l'expression la plus moderne des voitures DEV inox. Elles n'ont pas été reproduites en modèle réduit.**

parfaitement maîtriser les difficultés. Les résultats sont très séduisants et devraient convenir largement à l'amateur le plus exigeant.

Le tableau des dimensions comparées permet de juger du bon respect de l'échelle et des normes NEM, ce qui devient, et nous nous en félicitons, une constante des productions françaises HO artisanales et industrielles.

(A suivre : données techniques et analyse).

NOUVELLE LIVRÉE POUR 3000 VOITURES DE LA SNCF

Comme les voitures « Inox » DEV type U, l'ensemble des voitures d'express SNCF construites après 1945 reçoit progressivement de nouvelles livrées (UIC type Y, DEV types U et USI en acier doux).

Voitures aptes à circuler jusqu'à 140 km/heure :

— caisse vert plus clair ;

— portes d'accès, sigle SNCF et marquage blanc cassé ;

— chiffres jaunes de classe remplacés par des cartouches signalétiques types « Corail » ;

— portes d'intercirculation orange pavot ;

— bande jaune en première classe et vert vif en deuxième classe à la lisière du toit.

Voitures aptes à circuler à plus de 140 km/heure :

— modifications identiques, mais la livrée bicolore gris/vert est conservée.

Souhaitons donc que les modèles de voitures concernés par cette nouvelle disposition suivent l'actualité. Nous pensons tout particulièrement aux voitures UIC type 9 (A⁹, B¹⁰, A⁷D) de Jouef et aux voitures DEV types U et USI de RMA-CPMR.

Des planches de transferts à sec seraient également les bienvenues !

J.H.L.

Recyclons nous !

CLIVE LAMMING

dessins : René Le Guellec

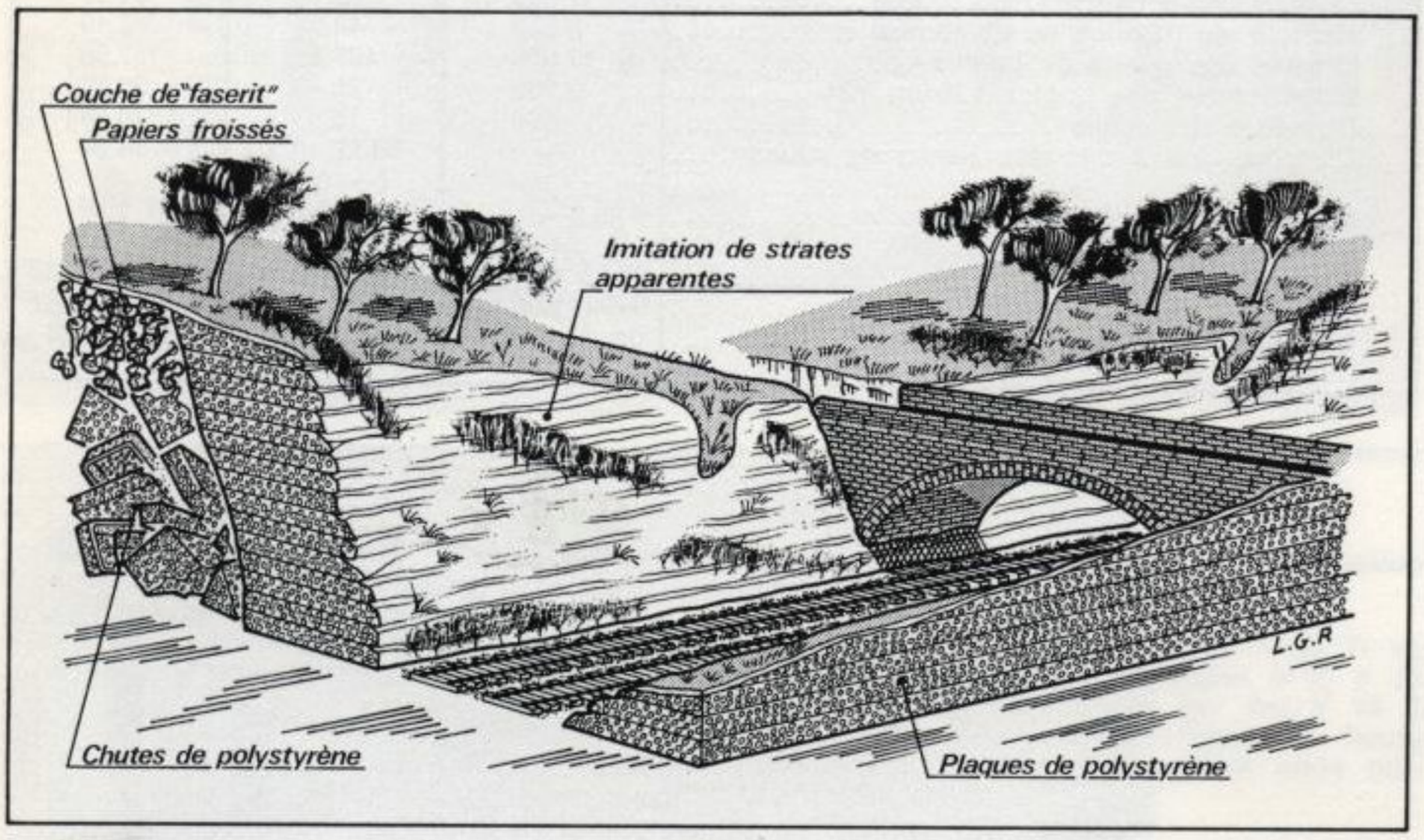
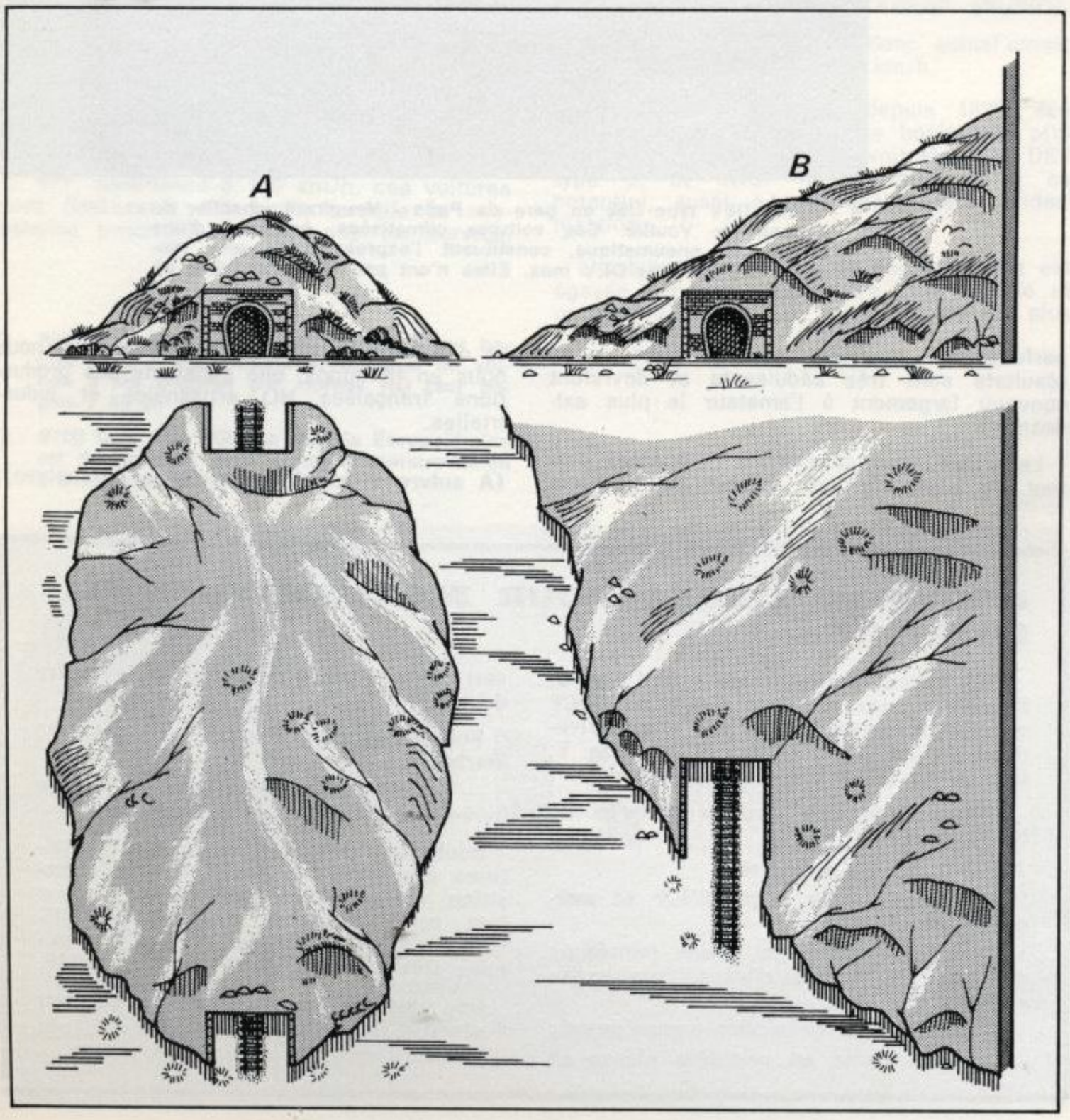


Fig. 1

Fig. 2



N'IGNOREZ PAS VOS HAUTEURS...

Il ne faut pas ignorer ses auteurs. En effet, Mme de Maintenon écrivait : « ... et nos hauteurs, dont tous ceux qui nous environnent souffrent, nous les ignorons. » Madame, si votre position vous permettait d'ignorer ce que vous appelez vos « hauteurs » de caractère, votre réseau, si vous en ignoriez les hauteurs, devait être d'une remarquable platitude et aussi invivable et ennuyeux que votre caractère. Transportons-nous vite à la cour du Roi et venons en aide à Mme de Maintenon qui, pour son réseau, connaît un problème que bien des lecteurs posent actuellement à la rédaction de « Loco-Revue, et qui, sans doute, a déjà été traité par la revue lors d'un numéro paru sous François Ier, et que Louis XIV n'a pu retrouver pour satisfaire la demande de Mme de Maintenon.

Pour les petits réseaux, tournons le dos à la méthode souvent décrite encore il y a une dizaine d'années et qui consistait à recouvrir du grillage avec du plâtre (ou des bandes plâtrées vendues en pharmacie). Excellente, certes, cette méthode donne un résultat solide, mais affreusement lourd : le réseau prend du poids et, en outre, n'est plus **modifiable :** or, nous voyons de plus en plus des amateurs tenir à pouvoir modifier leur tracé, ne fût-ce qu'en achetant tel ou tel nouvel appareil de voie comme la déviation simple enroulée que « Jouef », soit dit pendant que nous y sommes et sachant que l'on nous lit chez eux..., tarde à sortir et qui, une fois sur le marché, bouleversera bien des réseaux d'amateurs fidèles de la marque qui pourront sensiblement améliorer leurs tracés. En outre, le grillage ne se prête qu'approximativement à la forme voulue par des reliefs à l'aspect naturel, pour plutôt évoquer des froissements de papier dignes des crèches de Noël.

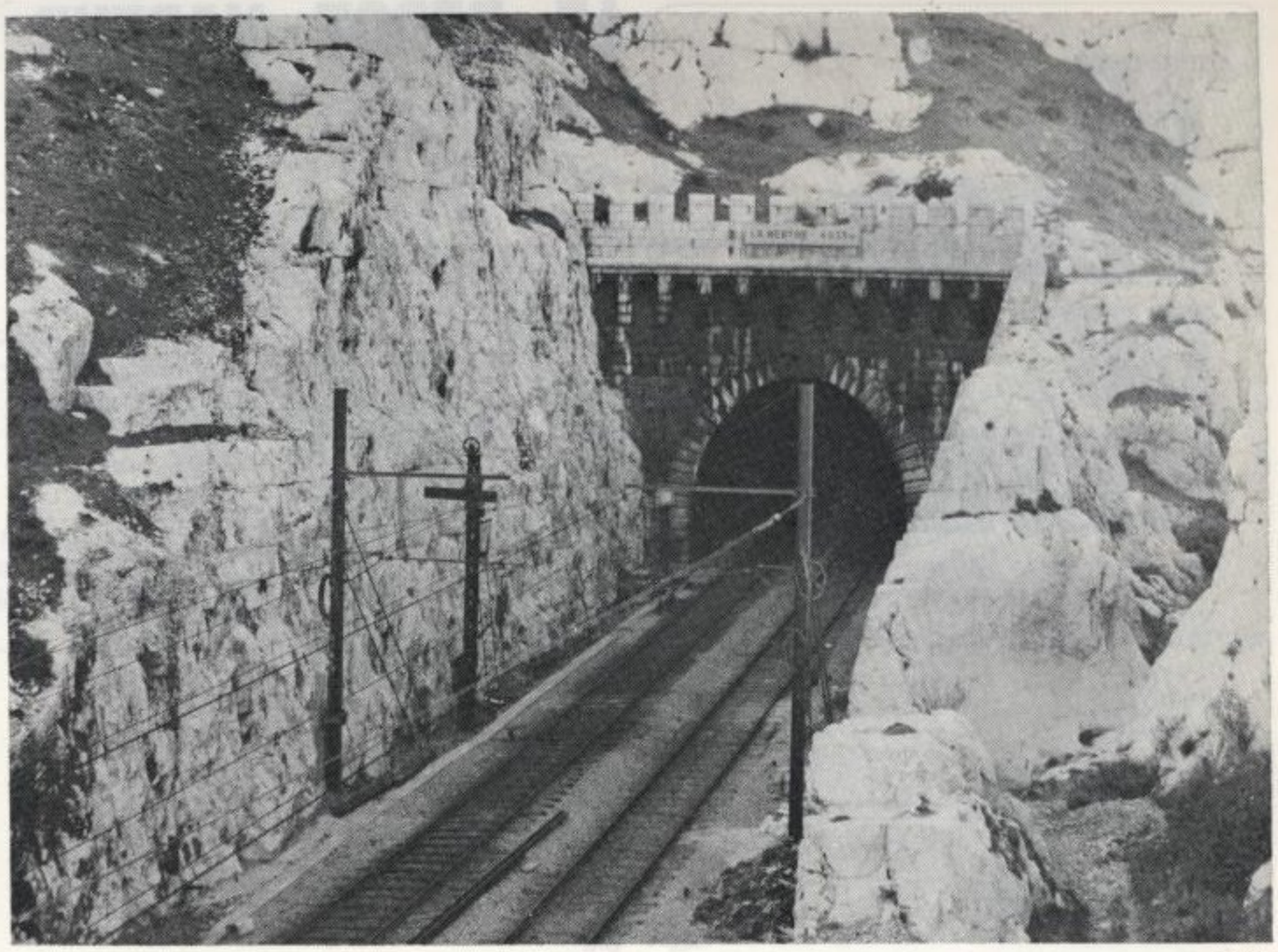
Nous pensons pouvoir beaucoup apprendre des amateurs de maquettisme et de dioramas (avions au sol, scènes de batailles, etc.) qui, venus à leur hobby avec le plastique et les matériaux récents, utilisent beaucoup le polystyrène expansé et cette excellente « Faserit », soit dit en toute liberté d'opinion vis-à-vis de ce dernier produit (dont la firme productrice peut quand même envoyer un sac, car, justement, nous avons un coin de réseau en attente de finition (1). Nous avons constaté que la grande majorité des amateurs, pour construire leur réseau, partent d'une **surface** (surface concrète, matérielle, comme une table, un assemblage de panneaux sur tréteaux, etc.) sur laquelle, une fois les voies posées, ils bâtissent alors une « montagne » dans un coin. Ce sont

souvent ces gens-là qui demandent alors comment faire cette « montagne ». Sans prendre parti sur la valeur de la conception du réseau sur table, répondons à la question.

Prenez des plaques de polystyrène (emballages perdus) et des boîtes en carton, et du papier journal en grande quantité. Faites un tas de chutes de polystyrène ayant la forme de la montagne et encollez généreusement à la colle blanche à bois pour fixer le tas sur le réseau. Une fois le tout sec, garnissez les trous et les interstices de papier froissé en boule (pour faire des économies de « Faserit » et de colle) puis finissez la montagne avec de la « Faserit ». Deux astuces : la première est la tranchée de la voie que l'on réalisera en empilant des couches de polystyrène qui resteront apparentes sur leurs tranches et imiteront magnifiquement les « strates » des rochers une fois peints avec de la peinture marron diluée (fig. 1). La deuxième est de ne pas « tartiner », mais d'essayer de faire des surfaces relativement plates qui seront recouvertes d'herbe, et des surfaces verticales (parois rocheuses) que l'on pourra strier avec une fourchette passée plusieurs fois (fig. 2). Evitez une montagne-mamelon qui a l'air d'avoir attendu depuis l'époque primaire que la voie ferrée passe par là, histoire de lui faire un tunnel. Donnez à l'ensemble de votre réseau (ou coin de réseau) une certaine ligne générale de pente que la voie a l'air d'avoir coupée (fig. 3). Voici décrite la méthode la plus simple, la moins chère, et surtout, la plus modifiable puisque cette montagne sautera facilement avec quelques coups de ciseau à bois, ou sera facilement découpable avec un couteau ordinaire.

Une autre méthode, que nous pratiquons, consiste plutôt à ne pas faire vraiment un relief, mais à le suggérer : ceci est intéressant pour les très petits réseaux, surtout du type étagère qui sont peu profonds. Nous installons les voies et les gares sur des plate-formes en contre-plaqué fin (5 mm maxi) soutenues par des colonnettes faites dans des lattes de 23 × 23 mm coupées en longueurs égales pour les paliers et en longueurs croissantes pour les rampes. Nous disposons ensuite sur la partie antérieure du réseau, soit des bâtiments ou des éléments de relief (polystyrène expansé) qui viennent occulter la fenêtre située le long du dessous de la plate-forme (fig. 4), et qui peuvent être enlevés pour une intervention manuelle sur des voies ou un câblage situé sous la plate-forme.

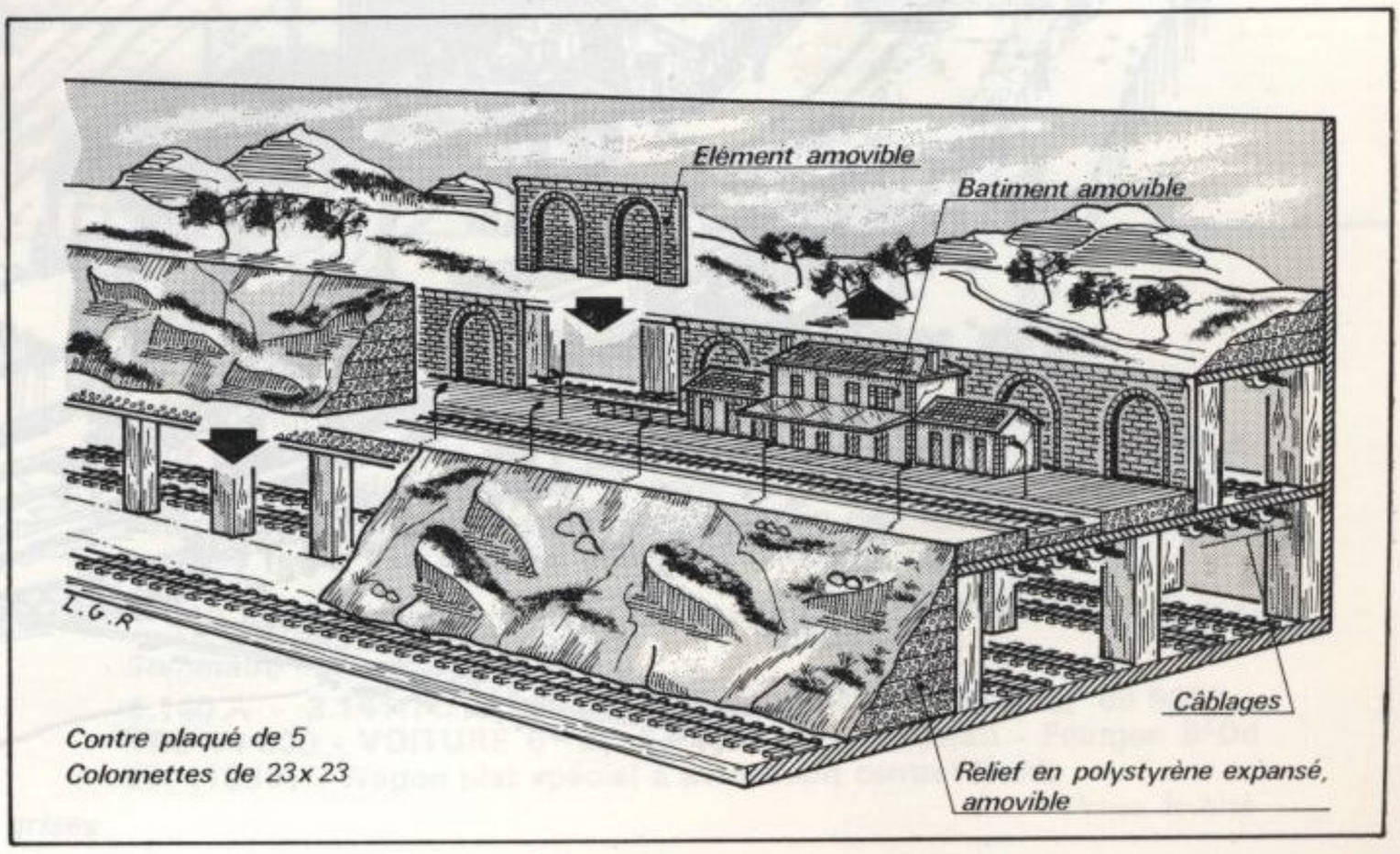
Pour les grands réseaux, il peut être très bon de ne pas partir de la surface concrète, mais de bel et bien faire un réseau « creux » constitué d'une ossature en bois ou en métal. On découpera le tracé des voies dans du contre-plaqué et l'on fixera ces « pistes » sur l'ossature au moyen de montants en bois, ou, mieux, de tiges filetées qui seront donc réglables. Il semble alors que le recours au grillage, à défaut de grandes plaques de polystyrène supportant des éléments de relief pleins légers, puisse être toujours rentable, surtout pour des raisons d'accessibilité sous le réseau. Mais, pour des raisons de formes de relief, il faudrait toujours, à notre avis, avoir recours au polystyrène, par dessus le grillage, pour la réalisation de coins rocheux ou de tranchées. Surtout, pour ce dernier point, évitez les « falaises » en écorce qui vous font de ces « pâtisseries » abominables, pour lesquelles Vatel, le fameux cuisinier du Roi-Soleil, se serait suicidé plusieurs fois de suite.



1 SNCF

Tunnel de la Nerthe, ligne Paris-Marseille. On remarquera que la tranchée est directement ouverte dans le roc.

Fig. 3



LE DECOR DU RESEAU

xavier jacquet

LE DÉPOT VAPEUR

(suite, voir également n° 372, 373, 375, 377, 379 383, 386, 390, 391, 392 et 393)

PROJET N° 4
ANNEXE TRACTION TYPE NORD.

Après les dépôts de moyenne importance et malgré tout gros mangeurs de place, ce qui est rarement conciliable avec nos réseaux, nous vous présentons un projet qui pourra inspirer bon nombre d'amateurs. Il s'agit cette fois d'une petite annexe traction directement inspirée de l'annexe de Maubeuge (59). De par ses faibles dimensions, cette annexe est pratiquement reproductible à l'échelle HO. L'ensemble peut tenir en effet sur une surface de 1300 × 410 mm.

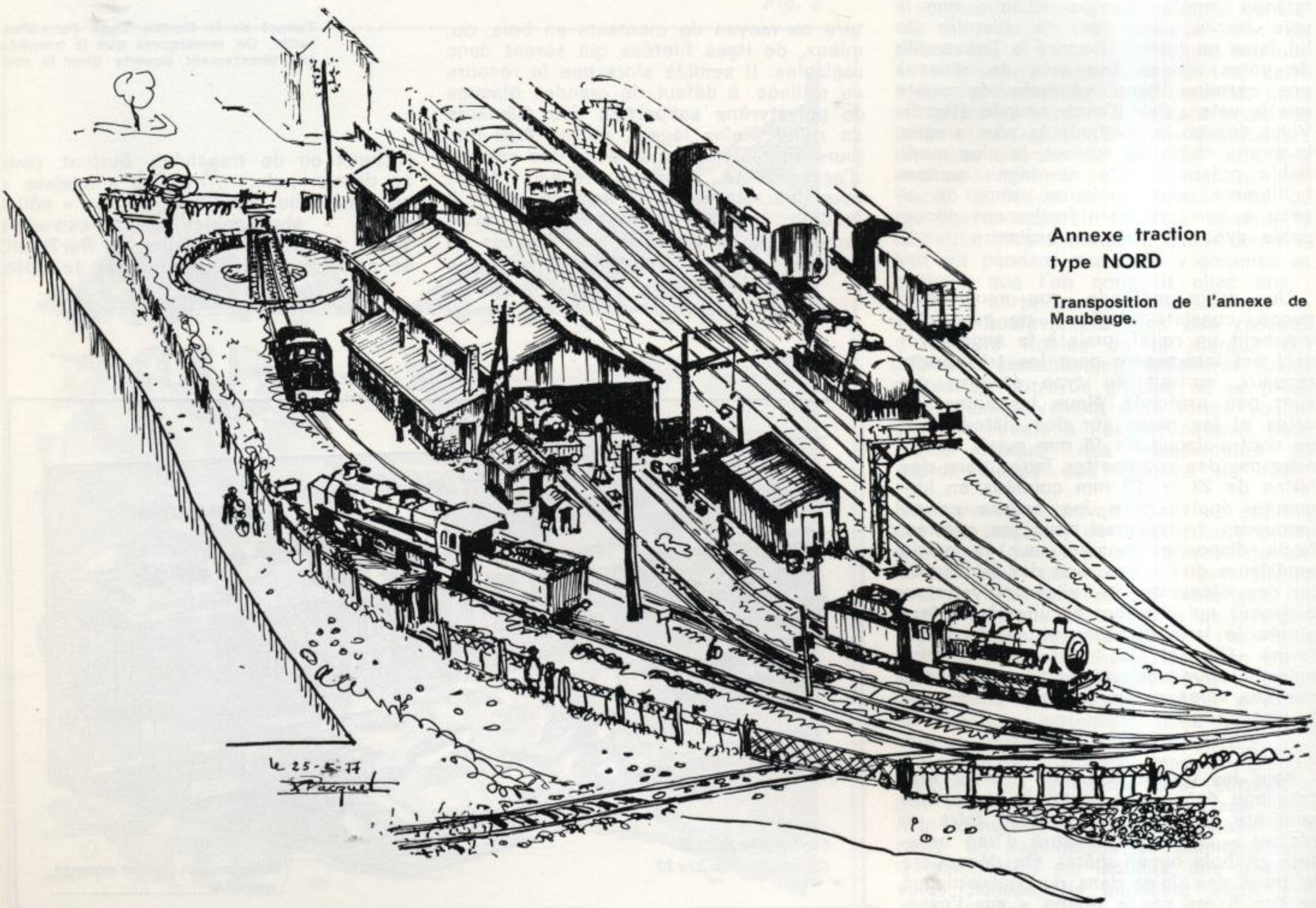
L'annexe est située directement en prolongement des quais de la gare, coincée entre les voies principales et un chemin municipal conduisant vers une zone industrielle. Située au premier plan, cette annexe jouera un rôle essentiel dans l'activité de notre réseau, aussi est-il nécessaire de n'en négliger aucun détail.

ÉLÉMENT CONSTITUTIF

L'annexe s'organise autour d'une remise à deux voies, remise constituée d'une charpente métallique garnie de briques et recouverte de tuiles. Cette remise pourra être construite de toutes pièces, mais il est possible aussi d'utiliser les modèles du commerce, dont le choix est varié : Vollmer, Kibri, Heljan.

Accolés à la remise, nous trouvons les vestiaires, les lavabos et le bureau de la feuille. Un petit bâtiment, situé dans le prolongement de la remise, abrite les petits services du dépôt, le responsable combustible, l'allumeur, le veilleur et le lampiste. Devant ce local se trouve le petit poste de l'aiguilleur. Le parc à charbon, implanté en bout de quai, est délimité par un mur de briques et par un autre appentis en briques, abritant l'huilerie.

La distribution du charbon se fait au moyen d'une petite grue et de seaux.

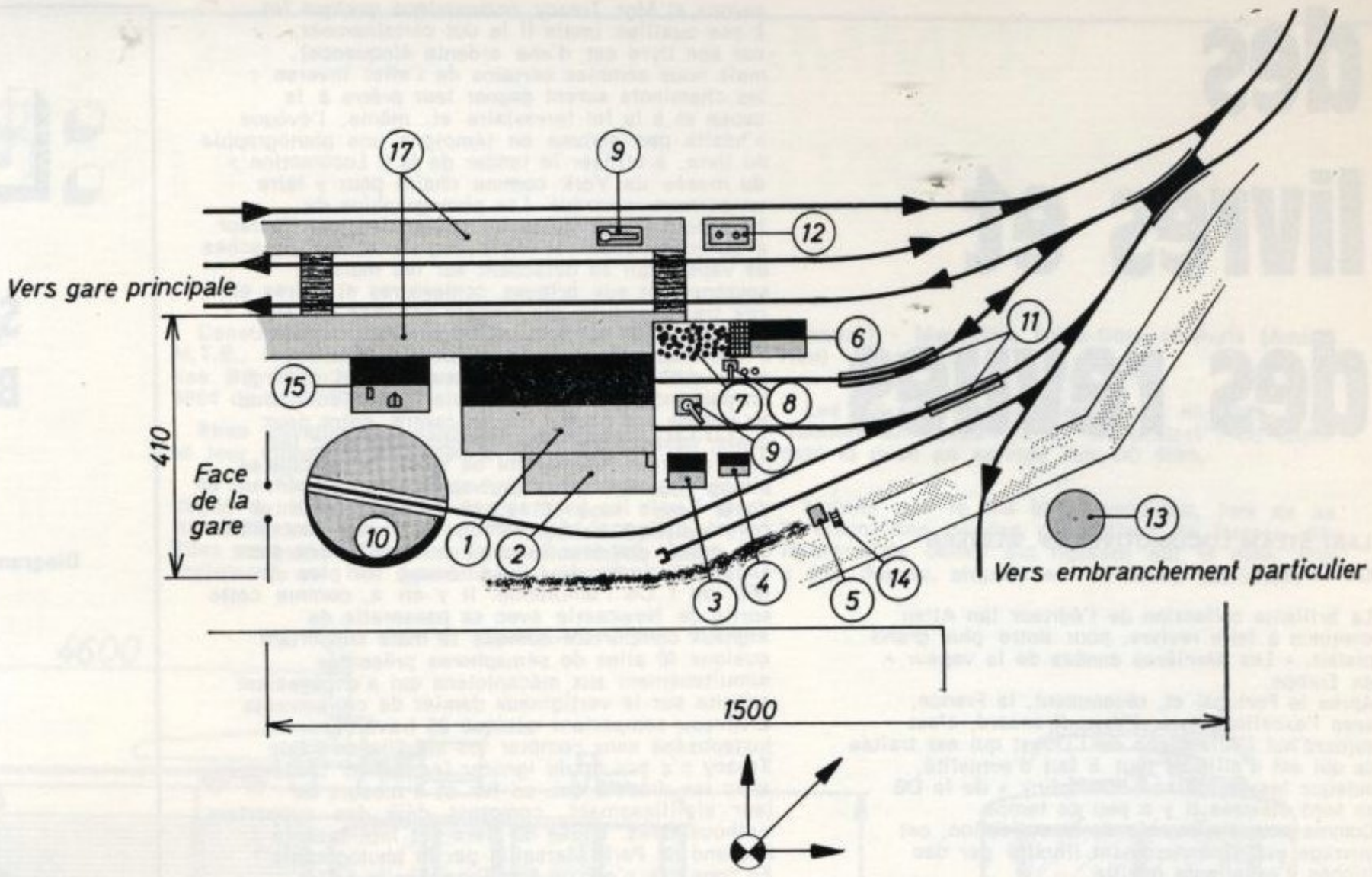


Annexe traction type NORD

Transposition de l'annexe de Maubeuge.

Annexe traction type NORD

1 - **Remise**
2 - **Bureau de la feuille**
3 - **Veille et lampisterie**
4 - **Poste de l'aiguilleur**
5 - **Guérite**
6 - **Huilerie**
7 - **Parc à charbon**
8 - **Grue à charbon**
9 - **Grue à eau**
10 - **Pont tournant**
11 - **Fosses de basculage**
12 - **Gazole pour autorail**
13 - **Réservoirs à eau**
14 - **Escalier**
15 - **Bureaux, foyer**
17 - **Quais**



Une grue à eau à manche souple alimente les deux voies de garage.

L'extraction se fait sur deux aires en béton placées entre les rails des voies de la remise et signalées par une flèche et le panneau « extraction ».

La plaque tournante se trouve derrière la remise, entre la place de la Gare et le foyer des cheminots.

Enfin, une voie de service, utilisée comme garage en son extrémité, longe la route ; c'est sur cette voie que s'ef fectue le basculage. Les outils servant à évacuer les mâchefers sont rangés dans un cabanon en planches, situé à côté d'un escalier donnant accès à l'annexe.

Au niveau du parc à charbon, mais de l'autre côté des voies principales, a été installé un poste de distribution de gazole alimentant les autorails. Il s'agit d'un réservoir complété de vannes et d'un tuyau de distribution. Si nos souvenirs sont exacts, à côté de ce tank se trouvait aussi un petit parc à coke servant, en hiver, à l'alimentation des fourgons chaudières.

Chaque région possédait des annexes analogues, et nous invitons les modélistes à s'en inspirer et à les adapter aux normes de leur réseau. De nombreuses maquettes du commerce correctement repeintes pourront être utilisées.

Un dernier mot concernant le type des machines fréquentant notre annexe. Il y eut, bien sûr, les 230.D Nord, les P 8 et les G 8, les 050.TD et TQ, rarement des 141.R Quelques annexes reçurent des 040.TG et des 151.TQ, puis vinrent les 040.DE (BB 63000) et enfin, dans les années 60, les 230.G ex-Sud-Ouest, que nous avons représentées sur notre dessin, osant espérer que Jouef s'intéressera un jour à cette dernière survivante du parc vapeur SNCF.

A suivre : le parc à combustible, la remise Ouest.

N.B. - ATTENTION, quelques coquilles malencontreuses se sont glissées dans notre dernier chapitre : Remise SNCB.
Page 226, 1re colonne : lire CC diesel type 204 (202) (et non "en double" !)
2e colonne : La gare construite en courbe ont assuré...
Page 227, 2e colonne : lire Haine "St-Pierre", Bertrix, "Alost".
C'est enfin à ATH qu'à été photographiée la dernière 140 en service.

fiches documentaires loco revue - près de 600 fiches parues

**Pour identifier et mieux connaître le matériel réel SNCF,
Pour mieux apprécier vos modèles réduits et connaître les caractéristiques du matériel reproduit : service effectué, numérotation, vitesse autorisée etc, constituez-vous une collection de nos fiches documentaires loco revue : Le matériel moteur et remorqué de la SNCF.**

LA 52e SERIE EST DISPONIBLE : franco 8,- F (10 fiches, jusqu'à la 40e série, les fascicules comportent 12 fiches)

Sommaire de la 52e série :

4.140.A - 3.141.TC - BB 25 150* - AIA-AIA 68 000 et 68 500* - YBE 14 000 - VOITURE B10tu et B10rtu VTU 75 corail - Fourgon B4Dd Est (1930) - Wagon plat spécial à évidement central Nord.

* Fiches doubles

Voir liste et conditions en pages grises

des livres et des revues

LAST STEAM LOCOMOTIVES OF WESTERN GERMANY

La brillante collection de l'éditeur Ian Allan continue à faire revivre, pour notre plus grand plaisir, « Les dernières années de la vapeur » en Europe.
Après le Portugal et, récemment, la France, avec l'excellent livre d'Yves Broncard, c'est aujourd'hui l'Allemagne de l'Ouest qui est traitée ce qui est d'ailleurs tout à fait d'actualité, puisque les dernières « Dampflok » de la DB se sont éteintes il y a peu de temps.
Comme pour l'ensemble de la collection, cet ouvrage est généreusement illustré par des clichés d'excellente qualité.
Les chapitres sont classés par Directions régionales (l'équivalent de nos « Régions ») et nous retrouvons, bien sûr, les célèbres « Décapod » séries 043, 044, 050, 052 qui ont clôturé le règne de la vapeur en R.F.A., les prestigieuses « Pacific » 001/003 et les différents types unifiés (131, 141...) Ces locomotives unifiées ont toutes un aspect moderne bien que les premières soient apparues dès 1925. La normalisation de certaines caractéristiques (chaudière commune pour les 001 et 044, par exemple) aurait pu entraîner une lassitude visuelle du lecteur, mais l'auteur, Brian Stephenson, a su avec talent éviter cet écueil en nous présentant des clichés qui restituent pleinement l'allure massive et admirable de ces machines, dont les plus grosses avaient leur cheminée à 4,55 m au-dessus du rail ! Beaucoup de Prussiennes aussi (P.8, G.8, G.10) avec une mention particulière à ces trois clichés qui nous montrent, et ceci en 1971, des bons vieux « coucou » 050.T type 094 ex-T.16 remorquant des trains omnibus de voyageurs aux environs de Gönnern !
L'amateur trouvera également quelques séries de machines qui lui sont moins familières et qui circulaient encore après 1960.
Le prestige de la collection « Les dernières années de la vapeur », et le fait que les légendes soient très facilement accessibles au lecteur français, devraient procurer à « Last steam Locomotives of Western Germany », un succès certain.

J.H.L.

Last steam locomotives of western Germany, par Brian Stephenson, chez Ian Allan ltd. 112 pages 210 × 297, 148 vues noir et blanc. Langues allemande et anglaise, 7 cartes. Couverture reliée sous jaquette couleurs.

Franco aux Editions Loco-Revue : 55,- F

ROAMING THE EAST COAST ROUTE

Déjà le titre de cet ouvrage est plein de romantisme : « route » en anglais désigne une route au sens maritime du terme, avec cette idée d'aventure, comme la Route des Indes, par exemple. Le verbe « to roam » implique une idée d'errer à l'aventure, et nous donnons là toute la tonalité de ce beau livre où l'auteur, photographe de talent avec un équipement très modeste, a su saisir les plus belles heures de gloire de cette « Route de la Côte Est » de Londres vers l'Ecosse. L'auteur est ni plus ni moins qu'évêque de son état, après avoir été prêtre dans une ville de cheminots : nous ne savons si Mgr Treacy communiqua quelque foi à ses ouailles (mais il le dut certainement, car son livre est d'une ardente éloquence), mais nous sommes certains de l'effet inverse : les cheminots surent gagner leur prêtre à la cause et à la foi ferroviaire et, même, l'évêque n'hésita pas comme en témoigne une photographie du livre, à utiliser le tender de la « Locomotion » du musée de York comme chaire pour y faire un sermon remarqué. Les photographies du livre sont tout simplement splendides, car l'auteur a su jouer avec les ciels anglais et les panaches de vapeur qui se détachent sur les murs de soutènement aux briques centenaires et noires et ces trains sortent des tunnels enfumés qui se succèdent dès la gare de Kings Cross comme d'inquiétants fantômes. La ligne d'Ecosse est parcourue dans l'ordre, de Londres à Edimbourg, en passant par cette incroyable gare d'York avec sa grande nef courbe où, au centre, entre deux quais, passent quatre voies parallèles dont les deux centrales permettent de saisir le passage en pleine vitesse et en plein vacarme (on s'en doute à voir les gens se reculer bien qu'étant à bonne distance) des fameux « Flying Scotsman » qui, menés par leur locomotive carénée, couraient sans arrêt de Londres à Edimbourg sur plus de 600 km ! De l'ambiance, il y en a, comme cette sortie de Newcastle avec sa passerelle de signaux comportant quelque 18 mâts supportant quelque 40 ailes de sémaphores présentés simultanément aux mécaniciens qui s'engageaient ensuite sur le vertigineux damier de croisements à niveau comportant quelque 25 traversées juxtaposées sans compter les aiguillages ! Eric Treacy n'a pas voulu ignorer les temps modernes avec les diesels qui, au fur et à mesure de leur vieillissement, comptent déjà des supporters enthousiastes. L'idée du livre est intéressante : à quand un Paris-Marseille par la photographie ?
En tous cas c'est un bon livre, facile à lire (les textes sont très courts) et dont les grandes photographies sont agréables à contempler longuement.

C.L.

Roaming the East Coast Route, par Eric Treacy, chez Ian Allan, Londres. 112 pages 210 × 280, 125 vues en noir et blanc et une planche couleurs. Reliure carton sous jaquette couleurs. Langue anglaise.

Franco aux Editions Loco-Revue : 48,- F

KLEIN + NEBENBAHNEN IM MODELL

Les deux auteurs de cet opuscule sont des vétérans du train miniature, non par leur âge certes, mais par leur expérience en la matière, et ce livre-ci, qui est le 20e de la petite série de poche « Kleine Modellbahn Reihe », reflète la maîtrise des auteurs. L'idée est excellente : il s'agit, en somme, des chemins de fer secondaires (voie normale ou étroite) en modélisme et c'est vrai, les secondaires ont leurs normes, leur style, leur manière d'être qui, souvent, est très mal perçue par bien des amateurs. Ce livre, à travers de nombreuses photographies du réel, montre de passionnantes particularités de tracé comme celle de la traversée sur route d'une ville avec emprise sur la chaussée, mais ponts séparés sur la rivière, etc. De nombreux plans de gares montrent aussi la particularité du secondaire, ceci surtout lorsqu'il est question de tramways ou de chemins de fer interurbains. La lecture de ce livre est profitable et, puisque nous en parlons, suggérons à l'un des auteurs — qui manie parfaitement la langue française (pour avoir déjà écrit dans « Loco-Revue » au moins !) — de faire non pas une traduction du livre mais une adaptation aux secondaires français : le sujet est vaste et en vaut largement la peine sur le plan du modélisme. Faute de grives, en attendant, mangeons des merles et tirons de ces quelques « Nebenbahnen » quelques idées pour réaliser un « C.F.D. » bien gaulois.

C.L.

Klein + Nebenbahnen im Modell, par Hans-Joachim Spieth et Gernot Balcke chez Alba, Düsseldorf. 94 pages 160 × 160, une centaine d'illustrations noir et blanc (vues photographiques et dessins). Broché sous couverture papier verni. Langue allemande.

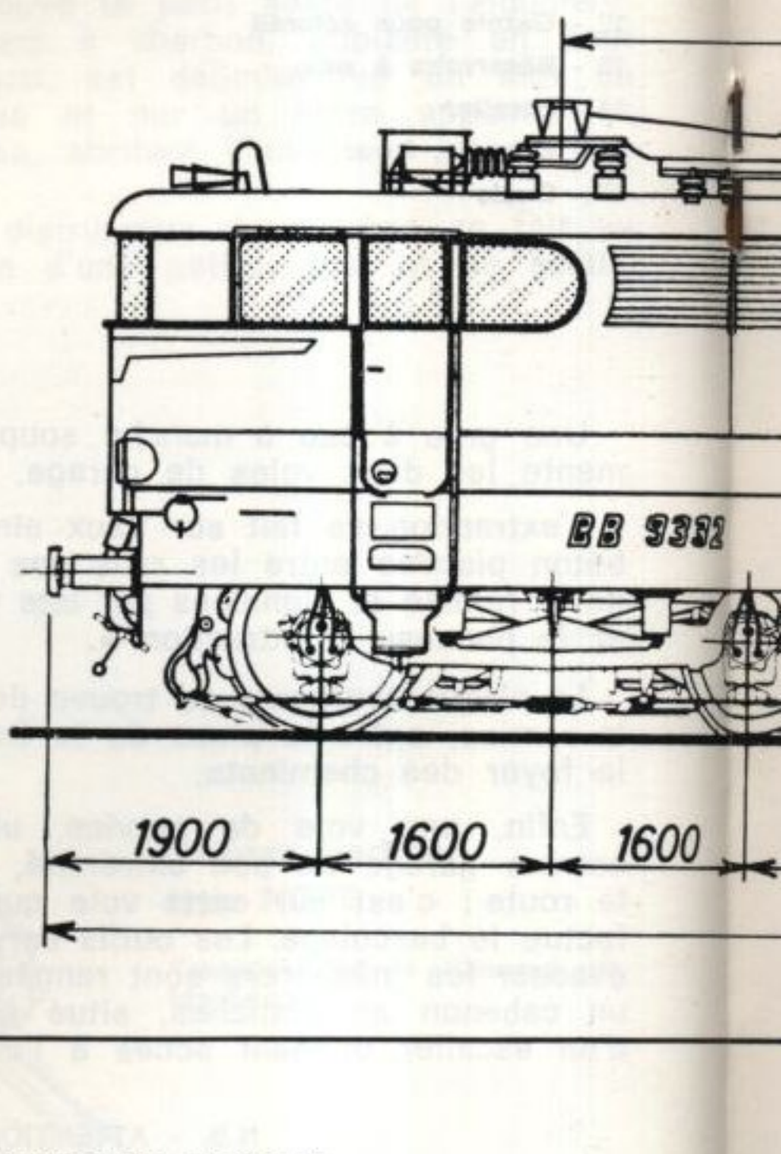
Franco aux Edit. Loco-Revue : 15,- F + port

(voir page 304)

LE PLAN D

SNCF : Locomotives électriqu
BB 9301 à 9340, à courant

Diagramme à l'échelle du 1/87 (HO)



EISENBAHNEN IN SACHSEN

Cette série publiée chez Eisenbahn-Kurier et consacrée au chemin de fer dans les Etats allemands s'enrichit d'un volume sur la Saxe. Ce pays fut, lors de l'extension maximale de l'Allemagne, au cœur du système ferré de par sa position géographique très centrale : la carte de l'Allemagne de 1870, par exemple, montre bien que les trains de Berlin à Munich, par exemple, ne pouvaient en effet que passer à Leipzig ou Dresde, et y croiser d'autres joignant la vallée du Rhin et la Ruhr aux grandes villes de l'est comme Breslau : d'où la vision de ces grands rapides d'alors dont la relève, aujourd'hui, est assurée par des rames automotrices de la DR, des öBB ou des CSD.
Mais aussi, sinon surtout, la Saxe c'est toujours un paradis pour les trains à voie étroite desservant les vallées cachées des montagnes couvertes de sapins sombres, et la série 99 compte beaucoup d'adhérentes encore qui crachent joyeusement escarbilles et vapeur sans

DU MOIS :

ques pour services mixtes,
nt continu 1,5 kV.

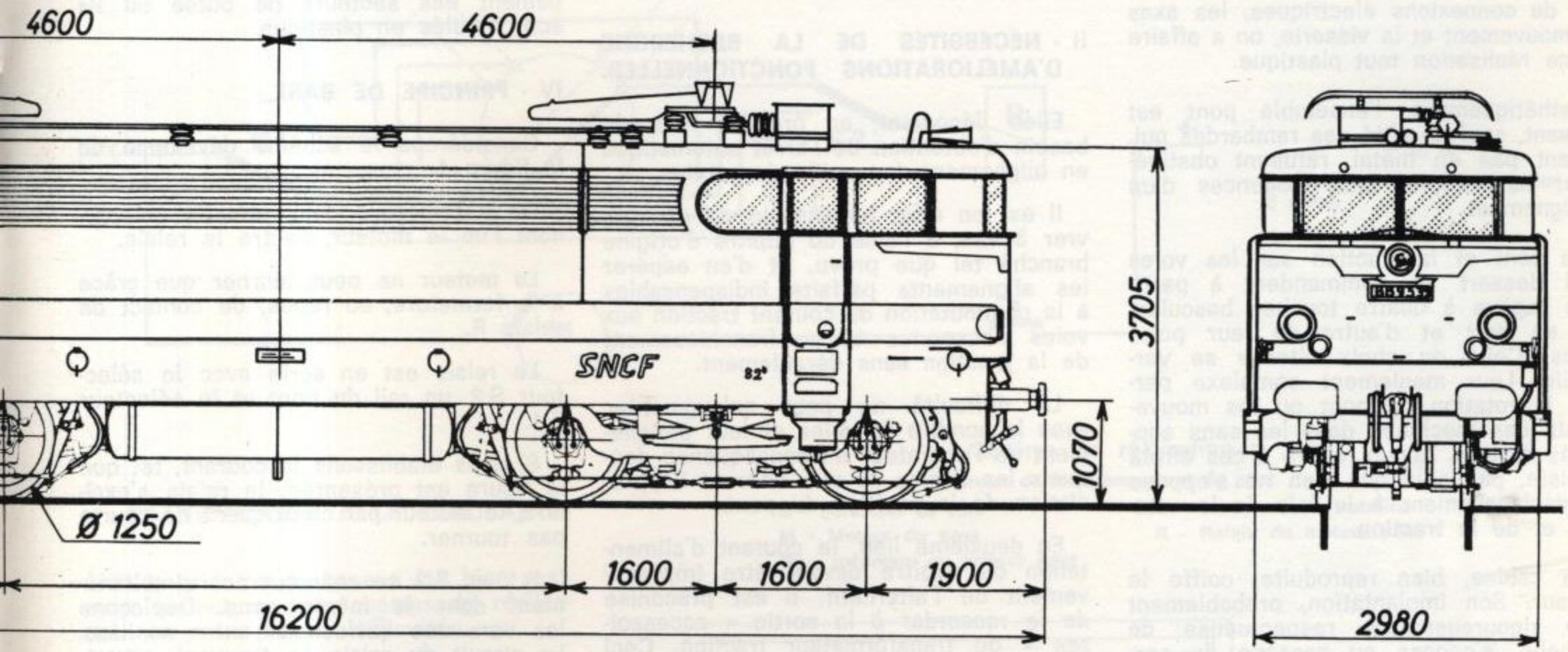
Construites en 1968 et 1970 par S.F.A.C., C.E.M. M.T.E., les BB 9301 à 9340 dérivent étroitement des BB 9200 issues des prototypes BB 9003 et 9004 de 1952/54.

Elles développent 8350 kW (puissance U.I.C.) et leur vitesse est limitée à 160 km/h.

40 machines de ce type figurent à l'effectif du dépôt de Villeneuve au 01/01/78, dont l'une, la BB 9337, est détachée en "Utilisation Spéciale". Elles sont engagées dans un service mixte essentiellement sur les lignes Paris-Lyon (St-Etienne) (Genève) - Marseille, Dijon-Dôle et Paris (Ambérieu) - Chambéry.

Les BB 9300 ont été affectées, en 1969, à la traction du rapide T.E.E. "Le Mistral", en attendant la mise en service des CC 6500.

Notons que la BB 9301 possédait, lors de sa livraison, des bandes décoratives de formes différentes de celles qui figurent sur le plan. Elle a été, depuis, alignée sur la livrée définitive.



se soucier de leurs jours comptés : des vues de 1973 montrent des scènes du XIX[e] siècle, avec le tortillard sur voie de 75 entouré de tout le respect qui lui revient et de nombreux voyageurs venus prendre le train en voiture à cheval. De nombreux plans de matériel roulant rehaussent l'intérêt du livre, ainsi que d'autres représentant des appareils de voie à gabarits confondus voie étroite/normale (pénétrations, sorties, embranchements pour l'un ou l'autre des écartements ou les deux, traversées, changement de côté du rail commun,etc.) : la partie voie étroite est certainement la plus intéressante du livre. C.L.

Eisenbahnen in Sachsen par Siegfried Bufe, chez Eisenbahn-Kurier, à Freiburg, RFA. 250 pages 145 × 210. Plus de 250 vues en noir et blanc dont certaines en pleine page. Nombreux plans (mat. roul. + app. de voie, + bâtiments divers) et cartes de lignes. Langue allemande. Reliure carton avec photographie couleurs en couverture.

Franco aux Editions Loco-Revue : 90,- F

ADDIO AL VAPORE ITALIANO

La fin prochaine de la traction vapeur en Italie et l'engouement que cet événement suscite rendaient nécessaire la publication d'un ouvrage de référence largement illustré. « Addio al vapore italiano » répond donc aux souhaits des amateurs outre-alpins, mais réjouira également les amoureux de la vapeur du monde entier.
Au travers de 90 photographies de qualité en grand format, l'auteur nous transporte de Turin en Sicile en passant par le Mezzogiorno. Les commentaires en langue italienne sont concis et donc assez facilement accessibles aux lecteurs français.

La machine à vapeur a mené une existence vraiment originale en Italie, puisque son agonie a duré près d'un demi-siècle ! Le programme d'électrification du réseau ayant été décidé dès 1925, les dernières locomotives à vapeur neuves des F.S. (groupe 744) ont été mises en service en 1929. Progressivement, elles se sont retirées des lignes principales pour se cantonner, à partir de 1960, sur les lignes secondaires et aux services de manœuvres. Aussi, vous ne trouverez, dans ce livre, que quelques clichés de « Pacific », « Mikado » et autres « Prairie ». Par contre, les types 130 et 140 foisonnent, les locomotives équipées de la chaudière Franco-Crosti n'ont bien entendu, pas été oubliées, avec leur silhouette curieusement démunie de la cheminée traditionnelle, remplacée par un échappement latéral ou double symétrique. Des 030.T antédiluviennes nous offrent un spectacle que nous ne connaissons plus en France depuis longtemps (pour mémoire, des 030.T assuraient encore les remontes à Livourne en 1977 !)
« L'environnement » des locomotives mérite également une mention : voitures voyageurs à caisse en bois et portières multiples (certaines sont actuellement toujours en service !) wagons courts à essieux, petites gares secondaires dignes d'un décor de Bertolucci..., tous ces détails vous feront découvrir ou redécouvrir un pays qui ne manque pas d'attraits pour l'amateur de chemins de fer.
Ce livre est à recommander à tous ceux qui désirent compléter leur documentation sur les locomotives italiennes, et bien sûr, à tous ceux qui aiment la vapeur.

J.H.L.

ADDIO AL VAPORE ITALIANO

par Gian Guido Turchi, chez Modeltecnica, Rovigo Italia. 106 pages 230 × 218, 90 vues noir et blanc. Langue italienne. Couverture Skivertex luxe.

Franco aux Editions Loco-Revue : 89,- F

(suite page 293)